ENRICO VINCENZINI

Livorno corsara

storie di corsari, galeotti e nazioni 1494-1784

EDITRICE NUOVA FORTEZZA

Enrico Vincenzini, è nato a Livorno nel 1934 dove vive e svolge la professione forense come avvocato marittimista.
È titolare della cattedra di Diritto internazionale marittimo presso l'Università di Genova.
È autore di monografie di diritto marittimo pubblicate sia in Italia che all'estero.
Ha pubblicato con questa Casa Editrice una raccolta di racconti intitolata "Una toga intrisa di sale". giunta alla terza edizione.

Della stessa casa editrice

- *Il Processo di Sculacciabuchi* di Anonimo
- *Senza peli sulla lingua* di Corrado da Montefalcione
- *Sonetti Fiorentini* di Vamba (Luigi Bertelli)
- *Ponci e Persiane* di Silvano Zingoni
- *Postuma* di Lorenzo Stecchetti *(Mercutio)*
- *Venere ed Imene* per Monsignor Bouvet
- *Triglie alla Livornese* di 'Alambrone
- *Respirando Livorno* di Consalvo Noberini
- *Proverbi Livornesi* a cura di Corrado Nocerino
- *Una tradizione toscana - Stornelli per sette voci* (Elio Filippo Accrocca, Lea Canducci, Elena Clementelli, Luciano Luisi, Silvio Ramat, Ugo Reale, Giovanna Vizzari)
- *Dizionarietto Erotico* - di Corrado Nocerino
- *Misteri a Livorno* di Vittorio Marchi - Pref. Aldo Santini
- *Un secolo di bagni di mare a Livorno 1781-1881* - di O. Testi
- *Brodo di sassi* - di Giovanni Petagna
- *Ifigonia* di Anonimo (illustrato)
- *Livorno a tavola* - di Franca Torsellini

Di imminente pubblicazione:

- *All'aria aperta - Scene e macchiette della campagna toscana* di Renato Fucini - Disegni di Walter Cecchi.
- *Dubbi Amorosi* di Pietro Aretino (illustrato)
- *Posizioni erotiche* di Anonimo
- *Antiche ricette toscane* di Franca Torsellini

Enrico Vincenzini

Livorno corsara

Storie di corsari, galeotti e nazioni
1494-1784

Editrice Nuova Fortezza

Livorno, dicembre 1996
© Editrice Nuova Fortezza
via Pannocchia 17
telefax 0586/424784

Di questo volume sono state stampate n. 1.000 copie, di cui 250 così contrassegnate: 21 con le lettere dell'alfabeto italiano e le rimanenti da 001 a 229. Gli esemplari numerati portano il timbro a secco della Casa Editrice e la firma dell'Autore o dell'Editore.

QUESTO È L'ESEMPLARE N.

Queste brevi storie, ricavate dall'esame di documenti di archivio e da scritti di vari Autori, dovrebbero fornire al lettore la descrizione di quelli che furono alcuni aspetti particolari della vita del nostro porto e della nostra città in epoca Repubblicana e Granducale. Ciò dovrebbe consentire al lettore di farsi un quadro abbastanza pittoresco del modo di vivere, commerciare, andare per mare di quei tempi e dei rischi che viaggiatori e merci correvano, nonché dei personaggi che allora animavano la vita della città e del porto.

Spero che queste "storielle", poste in un ordine più cronologico che logico, possano comunque interessare e, perché no, divertire il lettore di questa nostra Livorno che, a mio avviso, ha sempre più bisogno di riscoprire le proprie radici.

Livorno, dicembre '96.

ENRICO VINCENZINI

Pirati, corsari e prede marittime ai tempi di Livorno Castello

Da alcuni documenti, lettere, rapporti esistenti prevalentemente nell'archivio di Stato di Firenze, è dato ricavare quale fosse la situazione dei traffici marittimi, nel periodo a cavallo tra l'epoca repubblicana e quella medicea, che interessavano il porto di Livorno, allora solo Castello, e dei rischi che il commercio marittimo correva a quei tempi, per la presenza non infrequente nelle nostre acque di pirati barbareschi e di navi corsare.[1]

Altrettanto interessante è rilevare come tali traffici fossero all'epoca alla mercé delle intemperanze dei Governi degli Stati rivieraschi e dei Principi, non ultimo quello fiorentino, che potevano a loro piacimento o consentirne il normale e corretto svolgimento, o rendere gli stessi insicuri al punto di considerare quasi legale la prassi di predare le navi dei loro carichi, di sequestrare le stesse, costringendone a volte in schiavitù gli equipaggi.

Cercheremo pertanto di tracciare, attraverso i sopracitati documenti e gli episodi in essi riportati, una specie di cronistoria degli avvenimenti, attraverso la quale, ricostruire una certa storia marittima della vita del nostro porto relativamente ad alcuni suoi aspetti particolari.

Siamo nel 1494. Livorno è poco più di un Castello ed è retto da un capitano, tale *Angelo degli Acciaiuoli*.

Questi scrive agli «Otto di Pratica»[2] in Firenze facendo presente al Governo repubblicano che il Castello non ha mezzi nautici per evitare che i pirati predino le imbarcazioni da carico dirette al porto di Livorno.

Scrive il capitano: «*Con questa per dare avviso a S. V. come questo per un brigantino da Levante, che per ancora non ho potuto intendere chi quello padroneggi, è stato predato due barche a pié di Montenero cariche di mortella e cenere, alle quali non si è potuto dare soccorso né aiuto alcuno, per essere questo porto spogliato di ogni cosa necessaria e atta a simile impresa*».

La lettera ci descrive una situazione paradossale. I pirati potevano indisturbati arrivare fino a sotto Montenero e predare povere imbarcazioni (barche) cariche di ancor più poveri carichi (mortella e cenere), senza che dal Castello si potesse muovere un dito.

In una lettera del 1496 del Commissario *Pietro De Corsini* ai Dieci di Balia[3] si riferisce di una preda fatta da una *fusta*[4] a danno di un brigantino da carico diretto a Pisa. Non è dato sapere dal contesto della lettera se la fusta era una nave da corsa di stanza nel nostro porto ma tale devesi ritenere se si considera che il Commissario nel riferire al proprio Governo fa presente che alla vendita del carico predato - tre ronzini còrsi e cinque botti di vino (sic!) - si potrà ricavare 120 ducati d'oro e che degli otto-uomini di equipaggio del brigantino due essendo soldati, saranno rimessi in libertà, mentre gli altri sei «*si metteranno in ispese di catene per metterli in fusta*».

E così i malcapitati si trovarono incatenati ai remi della fusta, forse la stessa che li aveva attaccati, catturati e depredati.

Da notare che dei 120 ducati d'oro, dei quali deve essere ricompreso il prezzo del brigantino catturato, non potendo avere un tale valore il carico dei tre ronzini e di cinque botti di vino, venne ripartito un terzo ciascuno tra i Dieci di Balia, cioè il Governo, (brutta abitudine tramandata fino ai tempi nostri) il Gagliardo (evidentemente il comandante o padrone della fusta), e l'equipaggio della fusta stessa.

Già da questi brevi frammenti si può dedurre che in epoca repubblicana il Governo di Firenze aveva autorizzato alcune imbarcazioni ad esercitare la guerra di corsa, ricavando dalle prede un terzo del valore dei beni sequestrati e requisiti.

Nel 1500 l'allora Commissario Michele de Filicari riferisce sempre ai Dieci di Balia che un galeone si era *attraversato* (incagliato) sulla foce dell'Arno tanto che gli uomini della foce lo avevano aiutato ad alleggerire, così da sollevarsi dal fondo e disincagliarsi. Con il carico parzialmente a bordo il Galeone entra nel porto di Livorno, ma non riesce a stare agli ormeggi a causa della forte risacca dovuta al mare agitato, tant'è che nonostante il Commissario invii uomini a bordo *a parlamento su uno schifo,*[5] *il Galeone, non avendo rispetto alla fortuna,*[6] *diedero vela al vento per andarsi con Dio.*

Ma *la fortuna*, che tale non era, *lo gittò sulla secca della Fraschetta, dove da quelli della Torre nuova fu con l'artiglieria visitato.*

E qui si ricade nel paradossale. Infatti non bastò l'artiglieria ma occorse mandare, *un brigantino ed alcuni schifi armati, e dopo molti dibattiti, finalmente vi montarono sopra i nostri uomini* (del Commissario) *e con quei modi* (sic!), *che si usa trarre un navilio da simili termini, si condusse a salvamento dentro al porticciolo.*

Dal che si deduce che più di un salvataggio di nave in pericolo si sia trattato di una vera e propria cattura della stessa, sfruttando la situazione di ingovernabilità nella quale la nave, con l'incaglio, si era venuta a trovare.

Tant'è che il Commissario riferisce di aver trattenuto il carico di *trenta sacche di nocciole e dieci botti di vino buono* nonché cinque Pisani che si trovavano a bordo, oltre all'equipaggio, fra i quali vi è *Piero Palmieri* (evidentemente persona importante e conosciuta), *gli altri quattro sono di poca qualità.*

Dopo questo commento credo che la sorte di questi poveracci non possa essere stata che qualche bel remo su una fusta o una galera!

Inoltre il Commissario fa presente ai Dieci di Balia che se: *le Signorie Vs. desiderano avere al loro servizio un galeone, che per quanto io ritraggo, dicono di essere di un perfetto legno, lui tratterrà la nave considerato che non si può dire per alcun contrario che il legno non sia perduto per essere entrato e di poi uscito dai luoghi dominati dalla S.V. e poi dalla fortuna mandato a traverso nel porto di Quelle.*

Passiamo al 1526. Cristoforo Snigi è capitano del

Castello. Scrive agli Otto di Pratica riferendo quanto segue.[7] Tal Girolamo da Porto Venere con altri quattro pescatori avevano passato la domenica a Viareggio quando erano stati forzatamente arruolati su cinque galere imperiali. Il capitano delle galere voleva usarli come marinai fino a Napoli per poi rilasciarli in quel porto.

Salpate le galere alla volta di Napoli le stesse si imbatterono, nel canale di Piombino, *in quattro fuste, quali erano lì attendate per far preda*[8] e che del resto di prede ne avevano già fatte avendo attaccato dei barchereсci corsari.

Ed ecco cosa accadde: *andavano quelle galere alla volta loro, di modo che temendo le fuste dettero di remi in acqua e le galere a seguitarle di sorta che ne presero due e due sono salve.*

Il risultato dell'operazione antipirata dà questo risultato. A bordo delle fuste barbaresche oltre a sessanta turchi ci sono settanta cristiani *per forza* (forzati). Il capitano delle galere imperiali trattiene i nuovi arrivati Cristiani, con la promessa di sbarcarli a Napoli e rilascia i pescatori viareggini di cui non ha più bisogno, contento di aver fatto preda di due fuste, *l'una di diciannove banchi e l'altra di sedici, muniti di ogni cosa opportuna.*

Dello stesso anno è la lettera, sempre agli Otto di Pratica[9] del Commissario Iacopo de Medici con la quale si dà conto dell'arrivo di una nave ragusea (della Repubblica dalmata di Ragusa) carica di grani destinati ai Lucchesi di Viareggio.

Il Commissario non sa cosa fare: forse non vuole

prendersi responsabilità più grandi di lui. Invia una lettera a Pisa al Commissario Zanobi Bartolini chiedendo istruzioni. La risposta giunge subito: *che detta nave si intrattenesse sino a tanto che da lui non si intendesse altro.* Poi arriva Marco Bartolini, suo parente *con ordine e commissione che detta nave si ritenesse ad ogni modo e le si levasse l'ancora e il timone e si rimorchiasse verso la Torre di Mare e che ancora il padrone di essa si ritenesse.*

E così 4000 sacchi di grano vengono scaricati a Livorno e il padrone della nave imprigionato. Ma il Commissario ha il dubbio che lo Zanobi Bartolini faccia quanto sopra «pro domo sua» ed allora il Commissario de Medici mette una pulce nell'orecchio agli Otto di Pratica: *domani mattina col nome di Dio si comincerà a far scaricare la detta nave; pensando noi qui che Zanobi Bartolini ce lo faccia fare per ordine di V.S.*

Purtroppo non è dato sapere, per mancanza della risposta, se la preda era legale o soltanto personale dello Zanobi Bartolini!

Il 1526 è un anno denso di avvenimenti del genere per il nostro porto. Il dottor Luigi Vetturi, Capitano di Livorno scrive agli Otto di Pratica[10] per riferire che un brigantino di Andrea Doria, approdato a Livorno aveva preso due leuti[11] carichi di circa 30 spagnoli.

Riferisce il Vetturi che questi *sono di buona condizione e buona parte preti e dicono di andare in Spagna.* Cosa fa il capitano di fronte a tale situazione?: intanto toglie *le loro lettere* (documenti di viaggio e credenziali) ordina che non scendano a terra e pone una guardia a bordo, perché è un po' preoccupato che *non sia fatto loro dispiacere in persona e roba insino a tanto non si ha avviso da S. V. se si hanno a liberare, a ritenere, o svaligiare.* Ma che gentilezza di animo!

Nell'attesa delle istruzioni circa gli spagnoli il Vetturi non ha trovato di meglio che ritenere altri leuti carichi di grano destinati a Genova (400 moggia) ed anche per questi attende il loro rilascio o la loro quasi sicura ritenzione.

Nel 1530 il Capitano Commissario Ciacchi riferisce[12] di un aspro scontro avvenuto a cento miglia prima di Genova, cioè poco a nord di Livorno, tra una nave che veniva dalla Puglia e ventiquattro fuste di Mori. La nave riesce a sfuggire all'attacco ma perde ben ventidue uomini nella battaglia. L'illustrissimo Capitano Andrea Doria parte alla caccia delle fuste con diciotto galere, passa da Livorno dove lo informano che le fuste moresche si sono portate nei pressi dell'Elba dove hanno già fatto altro danno. Ma poi dell'esito della spedizione niente si sa in quanto il Ciacchi riferisce che le fuste dei Mori che si diceva essere circa ventidue che erano intorno all'Elba, intendesi essersi ritirate verso Corsica con altro rinfrescamento a freddo. Della armata delle galee altro non si intende.

Da quanto sopra riferito si possono ricavare le seguenti conclusioni. Nelle acque di Livorno, nel

periodo indicato *le scorrerie* si dividevano in due categorie: quelle dei *pirati* barbareschi[13] tali considerati perché i Governi Europei non riconoscevano quelli degli Stati abitati dai cosiddetti infedeli (arabi mussulmani), ancorché le loro imbarcazioni fossero autorizzate a *scorrere* dai propri governi e principi, e quelle dei *corsari,* muniti di patente sovrana, i quali potevano attaccare le navi del nemico e quelle che portavano merci al nemico. Che nel secondo caso la regola, di cosiddetto diritto o meglio prassi internazionale, fosse del tutto rispettata non sembra risultare dai rapporti e dalle lettere dei Capitani o Commissari del Castello di Livorno, dato che molto spesso (vedi ad esempio il caso della nave di Ragusa) venivano catturate navi di Stati non belligeranti.

Una terza ipotesi, del tutto anomala nel rispetto delle due precedenti, riguardanti scorrerie per mare di pirati e corsari, è quella della ritenzione in porto di navi ivi entrate da parte del Capitano o Commissario per ordine o *commissione* del Governo di Firenze, il tutto condito, in pieno Rinascimento, dalla riduzione in schiavitù e dalla messa al remo per forza, dei poveri equipaggi catturati.

Senza contare (vedi il caso del galeone incagliatosi sulla secca della Fraschetta) l'esercizio dell'aberrante principio dello *Jus naufragii,*[14] di medievale memoria, che autorizzava le popolazioni rivierasche a depredare le navi naufragate sulle coste ed i Principi a rendere schiavi gli equipaggi delle stesse.

NOTE

[1] E' importante non confondere i due termini: Pirata e Corsaro non sono sinonimi. Vedi in proposito GUGLIELMOTTI: *Vocabolario marino e militare*, Roma 1889, 526 e 1320.
CORSARO: «*Capitano di bastimento privato che, in tempo di guerra, per patente lettera sovrana, scorre il mare a suo rischio contro navi, merci e persone del nemico. Termine del diritto internazionale, che distingue il Corsaro dal Pirata*».
PIRATA: «*Si dice del capitano, del bastimento, e dell'equipaggio, che scorrono il mare a rapina contro chicchessia, senza legge, dannati al capestro. Ben si avverta a non confonderli coi Corsari*».

[2] Cfr. Archivio di Stato, Lettere agli Otto di Pratica, filza 9, n. 516. Gli Otto di Pratica erano una istituzione del Governo Repubblicano di Firenze.

[3] Cfr. Archivio di Stato, lettera ai Dieci di Balia, filza 47, n. 81. I Dieci di Balia erano una alta magistratura del Governo Fiorentino.

[4] *Fusta:* specie di naviglio da remo di basso bordo e da guerra da còrsa. Armata da diciotto a ventidue remi per banda, con un solo albero a calcese ed un polaccone a prua. Armata da due o tre pezzi di artiglieria.

[5] *Schifo:* specie di grosso palischermo a remi.

[6] *Fortuna di mare*: significa tempesta ricca di avvenimenti pericolosi.

[7] Lettere agli Otto di Pratica. A.S. da marzo a maggio 1526, pag. 355.

[8] *Attendarsi:* appostarsi per un agguato.

[9] Lettera agli Otto di Pratica, A.S. da marzo a maggio 1526, pag. 258.

[10] Lettera agli Otto di Pratica. A.S. da giugno a luglio 1526, pag. 361.

[11] *Leuto:* piccolo bastimento con una sola coperta, due vele,

maestra e trinchetto, portata da trenta a sessanta tonnellate, usata per il commercio in Italia.

[12] Lettera agli Otto di Pratica da gennaio a marzo 1530, A.S., pag. 365.

[13] Scrive il GUGLIELMOTTI, op. loc. cit., al riguardo che tali erano considerati (pirati) i barbareschi i cui governi non erano riconosciuti dai più in quanto usurpatori e barbari.

[14] Vedi in proposito E. VINCENZINI, *Il soccorso in mare nel diritto marittimo romano*, in Rivista Trasporti, 1984, pag. 60.

Le avventure di Capitan Gagliardo, corsaro livornese

In una lettera indirizzata ai Dieci di Balia[1] a firma *Servus Cristophanus Gagliardus*, si possono ritrovare elementi utili per la ricostruzione di alcune vicende della cosiddetta *guerra di còrsa* davanti alle coste di Livorno-Castello e lungo tutto il litorale toscano, in un'epoca nella quale la sicurezza dei traffici marittimi era pressoché inesistente e nella quale il diritto di preda, costituiva una specie di consuetudine internazionale.[2]

Il racconto del Capitano, Gagliardo, tale di nome e di fatto, ai Dieci, costituisce una sorta di relazione sulle attività corsare del precitato, ed a parte l'enfasi ed una certa costruzione sintattica confusa, cui si aggiunge una altrettanto confusa ricostruzione temporale delle varie azioni compiute, fornisce un quadro abbastanza pittoresco e stupefacente di come all'epoca fosse interpretato come diritto assoluto ed incontestato l'attaccare, con una nave armata, le navi mercantili di altri paesi per depredarle e rendere schiavi gli equipaggi delle medesime.

Racconta il Capitano Gagliardo che, venuto a Livorno, aveva trovato la sua *caravella*[3] *in tanto disordine che mai lo aveva potuto stimare*.

In attesa di riarmare la caravella il Gagliardo, ansioso di rendere servigio al Governo Repubblicano Fiorentino, decide di armare un suo brigantino ed

insieme ad altro gentiluomo, un certo Gongolanti, armatore di altra imbarcazione analoga, si mette a scorrere le acque del Tirreno in cerca di prede.

E qui comincia il rapporto delle prodezze marinare vere e proprie dei due capitani che uniscono l'utile al dilettevole; effettuano alcuni trasporti e se capita l'occasione di far preda non se la lasciano sfuggire. Infatti, «accompagnando il *barcareccio*[4] in Vada *alla tornata* (al ritorno), all'altezza di Montenero trovarono *una sagozia*[5] *grossa di Piombino che veniva da Provenza, carica di grano con la quale fu forza combattere*».

Non si comprende perché dovessero combattere per forza!

Certo è che la sagozia reagì e anche se, come racconta il Gagliardo, «*gli ammazzammo un uomo*», quest'ultima prima di soccombere e di essere catturata rese la pariglia ferendo sei agli attaccanti!

Non contenti della preda fatta «*la pigliammo e la conducemmo qua*» (a Livorno), i due amici si portano alla fiumara di Pisa (Bocca d'Arno), si direbbe in gergo venatorio «*all'aspetto*» in quanto in quella zona dovevano transitare «*barche assai cariche di bonissima roba, cioè di cera, zuccheri, cotoni cavalli e tonnine*».

L'aspetto dà i suoi frutti e due barche pisane e quattro genovesi vengono catturate. Il Gagliardo soddisfatto comunica ai Dieci che il loro valore si aggira intorno ai milletrecento ducati.

Malasorte però volle che, nel mentre le prede venivano condotte a Livorno, quattro galere venezia-

ne, visto il convoglio all'altezza di Livorno, cominciarono a dar la caccia allo stesso. Indubbiamente la zona antistante il nostro porto era piuttosto frequentata dai corsari e per niente tranquilla.

I nostri amici da cacciatori divengono cacciati; fuggono, mollano alcune delle barche catturate, cercano di tenerne almeno due, ma poi «*venendoci loro appresso*» - racconta il Gagliardo - non più tanto tale nel frangente - «*fummo costretti a lasciare le barche e cercar di fuggire e scampare la vita*».

I Veneziani però non mollano e li inseguono per quaranta miglia. Scampato finalmente il pericolo e superato il canale di Piombino i due corsari incontrarono presso l'Argentario «*un Galeone grosso di Genovesi che veniva da Roma e aveva levato passeggeri, in modo che aveva almanco trentacinque uomini tutti armati*».

Non è dato capire dal racconto se armati fossero i passeggeri, visti i pericoli che un viaggio per mare poteva comportare o se il Galeone avesse trentacinque uomini di equipaggio armati per proteggere i passeggeri.

Certo è che il Gagliardo, forse punto sul vivo dallo smacco subito con i veneziani, decide subito di abbordare *(investirlo)* il galeone con un'azione combinata con il Gongolanti. Ma quest'ultimo o non capì la manovra o fece il furbo, tant'è che non passò al contemporaneo abbordaggio del galeone, lasciando il Gagliardo nelle peste.

Questo, infatti, trovatosi sotto il Galeone fu trafitto da una *partigiana*[6] che gli trapassò *la corazzina*[7]

entrò nel petto «*in modo che la ferita buttava fiato come buttava dalla bocca*». Il Gagliardo pensa di morire, i suoi ammutoliscono e si fermano e il Gongolanti «*allargandosi*» investe in questo momento il Galeone, il che come dice il Gagliardo *fu malfatto*. Il Galeone scampa all'assalto e il Gagliardo, che nel frattempo - bontà sua - si è confessato e ha fatto testamento, si lamenta della mancata cattura: «*se la sorte non avesse voluto io fossi stato il primo ferito da ferita mortale io ero determinato portarlo* (il Galeone) *a Livorno*».

Che poi si trattasse di una ferita mortale non sembra proprio, se si considera che il Gagliardo, cercando di andare a morire in terra (*volendo io andare in qualche terra, correvamo in Pianosa*), proprio nei pressi di Pianosa trovò una barca di Còrsi che venivano da Roma, e insieme al Gongolanti non manca di attaccarla.

Infatti il Gongolanti ordina che *càlino*[8] ed essendosi i còrsi rifiutatisi e «*mettendosi in armi*», il Gagliardo, che a sentir lui stava morendo, si sente costretto ad abbordarli.

Ma anche questa volta mal gliene incolse: nell'urto tra le due imbarcazioni il brigantino del Gagliardo imbarcò acqua di poppa ingavonandosi e facendo perdere equilibrio al Gagliardo stesso che ingloriosamente cadde.

Comunque l'attacco riesce: uno dei còrsi viene accoppato - more solito - e cinque altri feriti evidentemente in modo grave dato che il Gagliardo riferisce (che animo delicato!), «*che hanno ancora a morire*»!

La barca catturata, con i centotrenta ducati che si trovavano a bordo, viene portata come al solito a Livorno, dove terminano le avventure raccontate dal Gagliardo, il quale sopravvisse alla ferita mortale - dice lui - per intercessione della Madonna della Annunziata di Firenze.

Ma il Gagliardo non sembra contento: assicura ai Dieci che «*alla caravella si fa il possibile per ponerla in ordine*» per riprendere le sue avventure e le sue scorrerie, con un mezzo più potente e più adatto.

Conclude il Gagliardo il suo rapporto ai Dieci: «*Io per mio debito ho voluto dare avviso di tutto a V. ex S quae felices valeant, Liburni XI Februari II MCCCCLXXXXVII "Servus Cristophanus Galiardus"*».

NOTE

[1] *Dieci di Balia*. Magistratura Repubblicana Fiorentina, avente compiti di giurisdizione amministrativa e controllo insieme agli *Otto di Pratica*. Svolgeva anche funzione di Tribunale penale. La lettera è contenuta nella raccolta: «Lettere ai Dieci di Balia», Archivio di Stato, Filza 54 n. 16. Vedi F. Pera - Nuove Curiosità Livornesi, Livorno 1971, 57.

[2] *Preda*: si chiamano prede le spoglie ed i navigli acquistati combattendo, la cui divisione si regolava secondo le leggi ed usanze dei tempi e paesi diversi. Così GUGLIELMOTTI op. cit., 1364.

[3] *Caravella*: bastimento a vela, snello di corpo e con i fianchi arrotondati munito di una sola coperta. Serviva per mercanzia e per guerra. Portata dalle duecento alle trecento tonnellate.

[4] *Barcareccio*: convoglio di barche per il trasporto merci.

[5] *Sagozia*: tipo di imbarcazione da carico come la feluca o la tartana.

[6] *Partigiana*: specie d'arma ad asta. Una mezza picca.

[7] *Corazzina*: corazza senza panciera, più sottile e leggera della corazza normale.

[8] *Calare*: calare le vele, fermarsi.

Caccia al corsaro davanti a Livorno

In una lettera al Governatore di Livorno, relativa ai fatti attinenti al governo militare e civile della città nell'anno 1709[1] è contenuta una relazione su un episodio di pirateria svoltosi nelle acqua antistanti la città stessa, i suoi sobborghi e il porto. Nel pittoresco fraseggiare dell'italiano del settecento il Governatore riferisce che alla partenza dal porto di Livorno di dieci *feughe*[2] *mercantili Napoletane convoiate*[3] *da una nave Genovese*, evidentemente armata, le stesse *quando furono sopra l'Antignano, in qualche distanza da terra, scoprirono una barca Corsara francese, che loro andava addosso.*

Al lettore di oggi la scena, anche con il miglior sforzo di immaginazione, più che tragica, come vorrebbe renderla la prosa del Governatore, appare quasi comica.

Se si pensa alla distanza che intercorre tra il Porto e l'Antignano, si può affermare che il *corsaro* aveva avuto l'ardire di intercettare il convoglio di *feluche* cariche di merci, quasi all'uscita del porto stesso, di fronte ed in spregio ai cannoni del Forte di Antignano.[4] La descrizione che segue fa ancor più sorridere: Il Comandante della nave Genovese, dando una notevole prova di coraggio e di sprezzo del pericolo, mollò i cavi che collegavano la sua nave alle *felughe,* lasciando le stesse in balia del corsaro e *dicendo che procurassero di salvarsi, perché non voleva intrare in impegni.*[5] *I Napoletani* - rac-

conta il Governatore - *si misero in fuga e nove felughe se ne vennero tutte dentro il porto; ma una per essere più carica, trovatasi anche più impegnata delle altre, andò a salvarsi in una cala che resta tra i Cavalleggeri e la Torre dell'Ardenza,*[6] *sempre però inseguita dalla barca corsara e dalla sua lancia*[7], *dalla quale le venivano tirati molti colpi di fucile che ammazzarono un uomo della feluga e due ne ferirono.*

Ed ora vediamo come la potente organizzazione predisposta a terra dal Governatore reagì all'*insulto* - come lo stesso scrive - in tono adeguato.

Intanto dalla Torre dell'Ardenza *furono sparati due colpi di spingarda contro il corsaro; ma per essere questo lontano dalla medesima non l'arrivò.*

Visto il successo il Comandante della Torre pensò bene di non sprecare munizioni e limitò i colpi alla «coppiola» andata a vuoto. Intanto i *cavalleggeri*, usciti dal proprio Forte accorsero alla Cala, insieme *ad altra gente del piano*, per impedire che la lancia potesse catturare la feluca, che intanto aveva raggiunto terra.

Immagino la scena: il veliero adagiato sulla battigia lambito dalla risacca, con gli alberi che oscillano e le vele che sbattono; i *cavalleggeri* che sopraggiungono tra polvere e spruzzi; i contadini che timidi e curiosi si avvicinano con prudenza e con circospezione al legno in difficoltà, ma ormai salvo.

Il Corsaro dunque avvedutosi che non poteva più toccargli di predare il legno mercantile che veniva ben disteso[8] *la barca tirò una cannonata a palla e mitraglia a quella volta; e la palla passò sul capo dei*

Cavalleggeri un palmo alta non avendo fatto male ad alcuno.

Sembra di vederli i cavalleggeri impennacchiati abbassarsi al sibilo della palla ed al fischiare della mitraglia e perdere i loro variopinti cappelli tra il nitrire e lo scartare dei cavalli, e, forse, anzi sicuramente, tra le risate dei villani!

Ma il Corsaro, la cui impudenza evidentemente non aveva limiti, non se ne andò, anzi, recuperata la lancia, rimase a bordeggiare davanti alla cala forse in attesa di un momento più favorevole per ripetere l'attacco. Preoccupato di ciò il Governatore mandò altri cavalleggeri di rinforzo, mentre sul luogo arrivavano anche *due uffiziali di questo presidio, con un distaccamento di soldati, allorché difendessero l'insultato che era a terra.*

Il che fa pensare che il Governatore non escludesse la possibilità, addirittura, di uno "sbarco" dei corsari!

Visto lo spiegamento di forze predisposte dal Governatore nella cala a difesa del «legno», la barca corsara desiste e indovinate cosa fa? Non ci credereste: viene in porto!!! C'è da morir da ridere a leggere il seguito della relazione del Governatore:

«Allora detta barca subito se ne venne in porto, e così dopo fece la feluga. Nel tempo che seguiva quanto ho detto, venne da me il signor Console Inglese[9] *a rammaricarsi di quest'attentato del Corsaro; ed io l'accertai che non avevo mancato di prendere i compensi necessari perché fosse difeso l'insultato, come avevo fatto alla maniera detta*

sopra. Mandai anche subito a fare un forte lamento al vice Console di Francia per l'attentato che succedeva; giacché il signor Console si trovava a Lucca: e quegli immediatamente spedì una feluga a bordo del Corsaro per avvertirlo di desistere; e lo trovò al di là del fanale mentre se ne veniva in porto.

Quello che più colpisce nel passo sopra riportato della relazione del Governatore sull'evento, è il fatto che quest'ultimo protestò con il vice Console di Francia - il Corsaro come abbiamo visto era francese - in quanto il governo francese poteva allora essere ritenuto responsabile di un proprio corsaro! Ma forse il Governatore di Livorno tutti i torti non li aveva dal momento che il vice Console francese prese i suoi provvedimenti in quanto - abbiamo visto - *immediatamente spedì una feluga a bordo del Corsaro per avvertirlo a desistere; e lo trovò al di là del fanale mentre se ne veniva in porto.*

Ed a questo punto si scivola nell'assurdo. Non solo il Corsaro viene verso il Porto, ma chiede di essere ammesso a *libera pratica*[10] e tale richiesta alla autorità portuale la presenta ben due volte, tramite il vice Console francese!

E cosa fa il nostro impavido Governatore dinanzi a tale assurda ed impudente richiesta? Ascoltiamolo:

«Onde io all'arrivo di lui ho stimato bene non ammetterlo a pratica, acciò non riceva cortesia in un porto, ove egli usa tanto poco rispetto; essendo giusto fargli provare qualche incomodo, quando esso si contiene sì malamente. E nonostante che dal vice Console Francese mi sia stata fatta per due volte

istanza per la pratica di quella barca corsara, non gliel'ho accordata».

La conclusione sembrerebbe quanto meno equa e la decisione, se non proprio coraggiosa, abbastanza giusta, se il Governatore non precisasse subito dopo che il suo divieto doveva intendersi limitato a una specie di quarantena di otto o dieci giorni, *giacché di poi* (la barca) *vuole spalmare*[11] *e sempre che S.A.R.*[12] *non comandi il contrario.*

E così il nostro Corsaro, dopo aver scorrazzato in lungo e in largo dall'Antignano al Porto; aver accoppato un napoletano ed averne mandato altri due feriti al Lazzaretto, fatta barba e capelli ai «Cavalleggeri», entra in porto da trionfatore e si mette, tranquillo tranquillo, *a spalmare la sua barca* in attesa, forse appena uscito dal porto, di dare la caccia a qualche altra feluca carica di mercanzie, magari mettendosi in agguato dietro... il Fanale!

NOTE

[1] La lettera è indirizzata a Firenze al Marchese Montauti dal Tornaquinci, Governatore di Livorno all'epoca e si trova negli Archivi di Stato in Firenze, al n. 2380.

[2] *Felughe o feluche.* Specie di piccoli bastimenti usati nel Mediterraneo che vanno a remi o a vele. In principio la Feluca non era che un grosso palischermo coperto che le galere portavano appresso.

[3] *Convoiare.* Riunire in convoglio. E' da ritenersi che si trattasse di un vero e proprio rimorchio in convoglio in quanto nel contesto della relazione si parla di levare il cavo che le feluche avevano legato alla nave.

[4] *Forte di Antignano*, chiamato anche Castello. Opera dell'architetto Guerrazzi, fu completato sotto Cosimo II. Aveva sul bastione, antistante il Forte, 4 cannoni di bronzo, ma è da ritenere che la loro portata non impensierisse il corsaro, cui bastava tenersi in qualche distanza dalla terra.

[5] Evidentemente il Genovese non voleva impegnarsi in battaglia preferendo darsi a fuga precipitosa in porto.

[6] Deve trattarsi di una insenatura (forse S. Jacopo?) esistente tra il Forte dei Cavalleggeri, che si trovava più o meno prima degli attuali Bagni Pancaldi e la Torre di avvistamento di Ardenza, oggi non più esistente, che trovavasi all'altezza della attuale Rotonda.

[7] Evidentemente i corsari volevano abbordare la feluca con una lancia, imbarcazione più maneggevole e veloce.

[8] *Distendere* il legno significa tirare la imbarcazione in secca.

[9] Non si comprende perché a lamentarsi dell'attacco alle feluche napoletane fosse il Console inglese. A meno che il carico trasportato non fosse di proprietà inglese e le feluche per tale trasporto noleggiate.

[10] Essere ammesso a libera pratica, significa essere ammesso ad entrare nel porto ad ormeggiarsi e ad utilizzarne i servizi.

[11] *Spalmare* signiflca «far carena» in quanto all'epoca si spalmava la nave di pece, colla e vernice.

[121] *Sua Altezza Reale*: il Granduca.

L'incendio del «Cothona» e il salvataggio del suo carico

Il caso della nave «*Cothona*»,[1] del suo incendio e del successivo parziale salvataggio della nave e del suo carico, operato sotto la direzione del Provveditore di Livorno,[2] riportato in un codice dell'Archivio Mediceo intitolato «*Varie notizie et ricordi di Livorno dal 1545 al 1615*», merita di essere ricordato essendo uno dei più antichi casi di vero e proprio salvataggio in mare che risulti descritto in modo completo in una cronaca d'epoca riguardante la nostra città.[3] La cronaca del fatto, per usare le stesse parole del Codice, nell'italiano usato nel secolo XVI, inizia come segue:

"*Nel mese di marzo prossimo passato 1548 di notte s'appiccò il fuoco nella detta nave, o per colpa di chi v'era sotto, o per altra qual si fosse cagione. Sulla qual nave il fuoco crebbe di tal sorte, in breve tempo, che ne scaricò le artiglierie, e costrinse il padrone e i marinai a gettarsi in mare per scampar la vita, talché la nave restò da loro del tutto abbandonata*".

Da quanto sopra si ricava che la nave si incendiò per cause ignote, anche se il cronista adombra il dubbio che il fatto potesse essere stato causato da negligenza dell'equipaggio (o per colpa di chi vi era sotto coperta) e che l'equipaggio abbandonò subito la nave dato che il fuoco fece esplodere le munizioni dei

cannoni (ne scaricò le artiglierie).

Questa circostanza potrebbe far ritenere che il «Cothona» fosse una nave militare, ma sia perché tutte le navi dell'epoca, anche le mercantili, per difendersi specialmente dai pirati, avevano sempre un certo numero di cannoni e spingarde a bordo, sia perché nel successivo racconto del cronista si parla ampiamente del carico del «Cothona», la nave deve ritenersi essere stata certamente un mercantile.[4]

Dunque il Provveditore viene svegliato dal frastuono delle esplosioni e, visto che il fuoco stava consumando «*Nave e mercanzia*», ordina alle fregate ed alle navi che si trovano in porto di soccorrerla.

Da un punto di vista strettamente giuridico l'atto del Provveditore appare legittimo, inquadrandosi nell'istituto del soccorso in mare per ordine dell'autorità che sarà consacrato nei secoli a venire nelle leggi nazionali di molti stati e nelle convenzioni internazionali.

Riporta più avanti il cronista dell'epoca che i «*padroni*[5] *così comandati fecero qualche resistenza d'andarvi, per conoscere tutti che andavano a manifesto pericolo di morte, per non essere ancora arsa la munizione, la quale ardendo, mentre che le stavano intorno, li poteva facilmente ammazzare*».

Anche in questo atteggiamento dei comandanti delle navi si manifesta un comportamento giuridicamente legittimo, alla luce della normativa internazionale e nazionale oggi vigente, considerato che la nave *Cothona* risultava essere stata abbandonata dal suo equipaggio, e che il soccorso in mare è obbligatorio per legge solo quando a bordo della nave in pericolo vi siano persone, equipaggio o passeggeri, che rischino la propria incolumità personale.[6] Nel caso specifico - si legge - che i comandanti delle navi soccorsero la nave in pericolo, quantomeno per obbedire agli ordini del Provveditore.

Ma iniziata l'operazione di soccorso con l'avvicinamento alla nave incendiata, avvenne che questa, per essersi evidentemente bruciati i cavi di ormeggio che la tenevano legata a terra, (*senza ormeggiamento*), e spirando un forte vento di terra, iniziò a spostarsi senza governo alcuno verso la Gorgona! L'indicazione del cronista appare approssimativa, in quanto se la nave si trovava in porto la distanza dalla Gorgona appare piuttosto rilevante essendo di 18 miglia marine.

Il cronista ha chiaramente inteso dire che la nave se ne stava andando verso il mare aperto, in direzione della Gorgona, dove la traversìa di terra, di grecotramontana, in effetti l'avrebbe portata.

La nave fu raggiunta e rimorchiata nuovamente nei pressi del Castello di Livorno (*a un mezzo tiro o meno di artiglieria* - scrive il cronista) in "*sicurezza*" come ancor oggi si direbbe in gergo.

L'opera di spegnimento dell'incendio, comunque, non fu merito dei soccorritori che l'avevano rimorchiata, ancorché numerosi, per evidente mancanza all'epoca di qualsiasi mezzo meccanico di spegnimento.

Una falla, aperta dal fuoco sotto la linea di galleggiamento (*le scoperse una buca fattale da esso*

fuoco), fece irrompere acqua nella stiva e la nave, certamente adagiatasi sui bassi fondali che allora contornavano la «*Cala liburnica*», cessò di bruciare insieme al suo carico. Ovviamente il carico contenuto nelle stive rimase sommerso dall'acqua (*le cose che non erano finite di bruciare rimasero libere dall'incendio, sebbene non rimasero libere dal mare*). Tant'è che il Provveditore ne ordinò il recupero a mezzo di sommozzatori (*marangoni*)[7].

Compiuto il salvataggio del carico, il Provveditore dispose per la migliore cura dello stesso «*in luogo sicuro e col far governare bene ogni cosa, e massime le pannine* (tessuti), *e riporre in magazzino; che ne salvò ducati cinquantamila*».

In questo breve passo della relazione si ravvisano due aspetti dell'istituto del soccorso in mare, validi anche ai nostri tempi, e cioè l'obbligo del soccorritore di fare i suoi migliori sforzi per la preservazione delle cose da salvare e la determinazione del valore di quest'ultime, ai fini della valutazione del compenso. Il passo successivo, che più una cronaca dell'avvenimento sembra una memoria difensiva a favore del Provveditore, per sottolinearne i meriti in relazione all'utile risultato conseguito ed ai valori dei beni salvati e ciò al fine di conseguire una remunerazione adeguata per il soccorso prestato.

La descrizione del *quantum meruit* fa dubitare che tutta la relazione del fatto, trascritta nel Codice, sia opera dello stesso Provveditore:[8]

"*Le quali tutte cose, senza tal diligenza cura ed aiuto suo, non si salvano mai, né in tutto né in parte;*

anzi ogni cosa al certo si perdea, per essere stata la nave e le robe abbandonate da ognuno, e ridotte in luogo pericoloso, dove elle sarebbero al certo capitate male; atteso che lo scoperto (l'opera morta) di essa nave era quasi tutto abbruciato, e per esser ridotta in sì mal termine, che poteva facilmente occorrere qualche accidente, che in alto mare la facesse affondare, in luogo massime, dove non se ne fosse mai riveduta cosa alcuna".

Ed alla fine della relazione, in effetti il Provveditore viene allo scoperto chiedendo formalmente che «*una munerazione n'abbia ad avere, secondo gli ordini, osservanze e consuetudini di mare*».

E qui casca l'asino. Infatti, nel soccorso per ordine dell'autorità non è a questa che spetta la remunerazione, a meno che non abbia impiegato mezzi propri nel soccorso, bensì a coloro che il soccorso hanno effettivamente prestato in quanto «*comandati*».

Di dare qualcosa ai padroni dei legni, delle fregate o dei navicelli che rimorchiarono la nave in rada, ed ai «*marangoni*» che ne recuperarono il carico, non se ne parla nemmeno.

Anzi, nella lettera della Repubblica di Ragusa al Governo Fiorentino, citata[9] il governo di questa Repubblica dalmata fa «*viva istanza al Governo di Firenze, perché le robe recuperate dall'incendio della nave Cothona siano tutte assegnate ai loro padroni, contro le pretese del Commissario* (Provveditore) *che ne vorrebbe quarta parte; e richiamato a desistere da queste sue pretensioni*».

E qui non possiamo condividere la tesi del

Governo di Ragusa. Anche se è vero che il Provveditore non era legittimato al compenso, certo questo spettava ai soccorritori effettivi della nave «*Cothona*» e delle merci da questa trasportate, e tenuto conto dei rischi che queste correvano di perdersi, del risultato utile conseguito dai soccorritori, dei rischi che questi corsero nelle operazioni di rimorchio della nave incendiata con munizioni a bordo e in quelle di recupero delle merci sommerse, nonché del valore delle cose salvate, la richiesta di un 25 per cento di quest'ultime non sembra fuori luogo, anche applicandosi al caso i criteri valutativi dell'era moderna.

NOTE

[1] Il nome della nave, della quale non si conosce la bandiera, sembra derivare da «Cothona» in Calabria, un antico scalo marittimo presso Reggio.

[2] La carica di Provveditore di Livorno, con estesa facoltà di governo sul Castello fu istituita dal Duca Alesando de Medici nel 1480. Trattasi di un vero e proprio Governatore della città, considerato che la carica di «*Gonfaloniere*» istituita nel 1532, essendo carica puramente onorifica, non abolì quella del Provveditore generale al quale passarono le stesse attribuzioni che prima aveva il «*Magistrato Fiorentino dei Consoli del Mare*». Il Provveditore aveva l'obbligo di risiedere nel Castello.

[3] Il caso riportato per esteso dal PERA, *Curiosità Livornesi*, Livorno 1888, pagg. 8 e 523, con il titolo «*Caso dell'arsione della nave Cothona e delle robe e mercanzie di quella salvate per opera del Provveditore di Livorno*».

[4] La conferma che si tratta di una nave mercantile si ha in una lettera riportata dallo Archivio Mediceo, filza 2863, datata: Repubblica di Ragusa, 5 marzo 1550, ove il governo di questa Repubblica chiede al Governo di Firenze la restituzione del carico salvato dall'incendio della nave *Cothona* appartenente evidentemente a commercianti di quella città e ad essi destinato.

[5] Termine ancor oggi usato; sta per comandante di nave. Il «*padrone marittimo*» è oggi il comandante di piccole navi da cabotaggio con titolo abilitativo limitato.

[6] Nel nostro attuale codice della navigazione l'art. 489 si recita in proposito:
"*L'assistenza a nave o ad aeromobile in mare o in acque interne, i quali siano in pericolo di perdersi è obbligatoria, in quanto possibile senza grave rischio della nave soccorritrice, del suo equipaggio e dei suoi passeggeri, oltre che nel caso previsto dall'art. 485, quando a bordo della nave o dell'aeromobile siano in pericolo persone*".

[7] Particolare il termine usato dal cronista nella circostanza. L'italiano d'allora evidentemente non conosceva i termini «palombaro» e «sommozzatore», nati in epoche a noi più vicine ragion per cui ricorre al termine «*marangone*». E' questo un uccello tuffatore capace di star sott'acqua alcuni minuti e di portare a terra grandi quantità di pesce. Detto anche «*cormorano*» viene utilizzato, dopo apposito addestramento, per la pesca nelle isole giapponesi e indonesiane, con un anello al collo per impedirgli di ingurgitare il pesce.

[8] Scrive in proposito il PERA, Op. cit., "*questo documento è notevole per essere scritto, o fatto scrivere dal medesimo Provveditore, che ad ogni momento pone in evidenza se stesso, per millantare quanto si fece e per averne ricompensa*".

[9] Vedi nota n. 4. La lettera è riportata nell'opera del MAKUSCEV, *Monumenta historica Slavonium Meridionalum, collecta atque illustrata*, Varsavia 1874, pag. 493. Il fatto che il carico del «*Cothona*» fosse destinato a Ragusa è una riprova della internazionalità dei trafflci già allora esistenti. Del resto un trattato commerciale marittimo esisteva già tra le Repubbliche di Pisa e Ragusa fin dal 1169.

Gioie e dolori dell'armamento navale ai tempi del Granduca

In una lettera[1] al Granduca Cosimo I, dell'agente di questi a Livorno, tale Bastiano Campana, si ricavano, indirettamente, elementi che danno uno scorcio sintomatico, per non dire un vero e proprio quadro, della situazione dell'armamento privato, ahimé, anche a quei tempi alle prese con i problemi, tutt'oggi persistenti, del reperimento di idonei finanziamenti pubblici.

La lettera, «una commendatizia», come allora si diceva parlando di raccomandazioni, con un termine che, se non altro, dava una patina di ufficialità ad uno dei nostri maggiori vizi nazionali, presentava al Granduca il padrone tale Trifone Raguseo[2] raccontando che lo stesso era venuto a Livorno a trovare detto Campana, *«per informarlo che ha presso che finito una nave, la quale si fabbrica a Napoli e giudica sarà di portata di salme[3] 3.500 al manco»*, riferendo al Granduca che la nave *«da chi l'ha vista, è un bellissimo vascello forte, di legname stagionato da sperarne ogni contenuto»*.

La nave, pressoché finita, avrebbe dovuto *far vela a mezzo settembre, per i grani nuovi di Puglia*, cioè per i nuovi raccolti, dopo la trebbiatura estiva, di quello che all'epoca era considerato il granaio d'Italia.

Il Campana la prende alla larga. Blandisce il Granduca con una frase adulatoria; *«ed essendo il*

detto padrone molto familiare di questo luogo e desideroso di venir e di entrare nel numero degli altri suoi servitori e di navigare sotto la sua felicissima insegna», per poi propinargli la *stoccata* chiedendo per il Raguseo «*qualche migliaio di scudi e qualche pezzo di bronzo,*[4] *per navigar sicuro*», contro una partecipazione del Granduca alla impresa marittima e all'armamento della nave.

Da notare che già a quei tempi la nostra città, allora solo Castello, rivelava la sua incapacità a produrre armatori locali, lasciando l'impresa marittima di navigazione e trasporto a intraprendenti uomini venuti dal profondo Sud o dall'estero.

Il Campana, forse conoscendo la propensione del Granduca a entrare in simili partecipazioni, per esserne l'agente a Livorno, cerca di influire sulle decisioni di quest'ultimo con una invitante notazione sul prezzo della partecipazione stessa, facendo presente che «*quanto al prezzo di essa, se ne rapporterà a quello che sarà giudicato da persone pratiche*[5] *e piuttosto qualcosa manco*»[6], facendo balenare al sovrano la possibilità di pagare un prezzo inferiore al valore di mercato, «*che di più utile gliene potesse toccare*».

Ed a proposito degli utili e della loro ripartizione il Campana rassicura più avanti il Granduca che l'armatore sarebbe disposto ad accettarne il controllo della gestione della nave da parte «*di una persona dabbene*» nominata dallo stesso Granduca, «*che tenesse conto dell'entrata e uscita utile che detta nave facesse, a causa se ne vedesse i conti giusti*».

Da notare che questa specie di *contabile*, a quei

tempi, esercitava la sua professione e le sue funzioni di controllo a bordo della nave che era, dalla partenza all'arrivo, una comunità, piccola quanto si vuole, ma separata dal resto del mondo e del tutto autosufficiente ed autogestita.

E concludendo per la felicità perpetua del Granduca, ma più che altro con la segreta speranza, forse, di intascare una lauta mediazione, il Campana si congeda dal Sovrano.

Purtroppo per lui e per il Raguseo, in calce alla lettera, in carattere diverso, si legge testualmente: "*Sua Altezza non vuole attendere a tal cosa!*"

NOTE

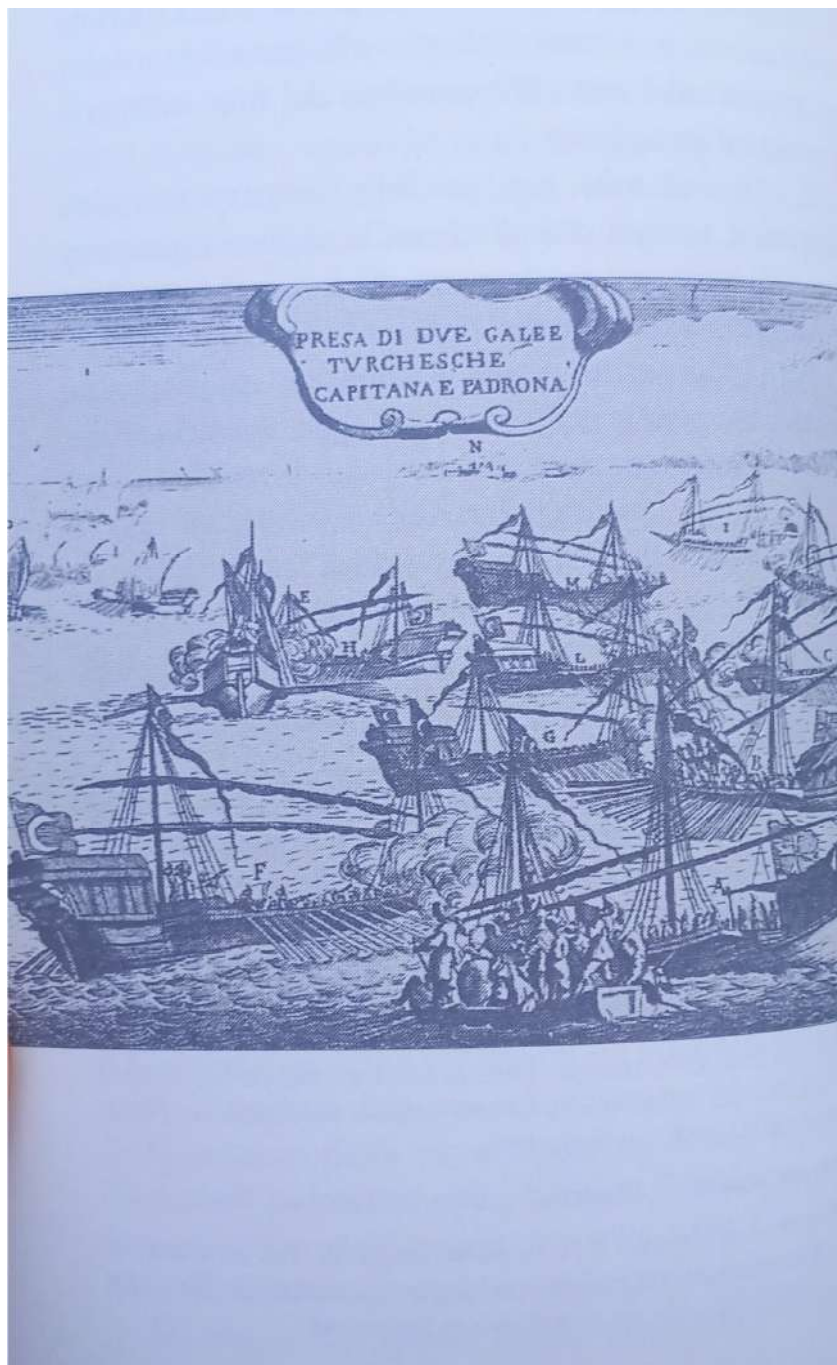
[1] Vedi Archivio Toscano. Carteggio universale 158 bis, lettera 799.

[2] Il nome fa pensare a qualcuno originario di Ragusa, Dalmazia.

[3] *Salma* - Unità di peso in uso nel XVI secolo, specialmente per i cereali e per designare la portata utile di una nave per il trasporto degli stessi. Corrispondeva a 3 *cantari* e cioè a 1/3 di tonnellata metrica. Per questa indicazione si ricava che la nave in questione, cosa del resto confermata più avanti dallo stesso Campana nella sua lettera, era una nave *granaiola* con una portata di tonnellate 1150, che è una bella portata per l'epoca.

[4] *Pezzo di bronzo* - Cannone. Date le scorrerie dei corsari le navi mercantili all'epoca venivano armate con qualche pezzo per difendersi dagli attacchi.

[5] *Persone pratiche* - Esperti di valutazioni di navi. Periti.

[6] *Manco* - di meno. Il Campana cerca di far sfruttare al Granduca lo stato di necessità per mancanza di fondi che affligge il padrone marittimo in questione.

Galilei, Livorno e il cannocchiale

In una lettera a Curzio Picchiena, primo Segretario di Stato del Granduca Ferdinando I, datata Pisa, 22 marzo 1617, Galileo Galilei, riferisce di una sua visita nel porto di Livorno, con lo scopo di far esperimenti con una sua recente invenzione: il cannocchiale![1]

Purtroppo però quel giorno, nonostante la presenza del nostro benamato vento, nel porto di Livorno e fuori dello stesso non c'erano navi, se non «*una navetta dentro il molo, dove* - riferisce il Galilei - *il moto dell'acqua era poco, benché il vento fosse gagliardissimo e quel poco movimento non apportava impedimento alcuno all'uso di esso occhiale*».

Da questa frase del Galilei si può perciò dedurre che lo scopo del suo esperimento era una verifica della possibilità dell'uso del cannocchiale sulle navi, al fine - come scrive Galilei in un'altra lettera[2] - di «*potersi navigando, prevalere dell'uso dell'occhiale sopra le galere, ed in cima dell'albero e del calcese*[3]*, poiché potrebbero scoprire o riconoscere i vascelli nemici e loro qualità; numero e forze, molto tempo avanti che essi riconoscessero i nostri*».

E questa verifica lo scienziato la voleva evidentemente fare a bordo di una nave, proprio per controllare se il moto ondoso e il conseguente beccheggìo o rollìo dello scafo potevano essere di impedimento ad una corretta messa a fuoco dell'oggetto da osservare.

Purtroppo, abbiamo visto, a Livorno in quel giorno c'era una sola nave in porto, che per essere ridos-

sata evidentemente al vento che spirava, aveva «*poco movimento*», per gli scopi che il Galilei si prefiggeva. Tant'è che lo stesso scrive che dovrà provocare artificialmente l'esperimento «*con l'aiuto delle macchine da me immaginate, delle quali se ne è di già fatta una qui nell'Arsenale*».

Evidentemente doveva trattarsi di un meccanismo che riproduceva in qualche modo l'oscillazione in senso longitudinale dello scafo di una nave sì da consentire al Galilei di approntare un qualche supporto al cannocchiale che - come lui dice - «*aiuto di strumento che ovviasse a detto moto*».

Di questo problema il Galilei riferisce di aver largamente discusso con il sig. Barbavara e maestro Lorio che devono essere stati tecnici dell'Arsenale, considerato che in un passo successivo della lettera il Galilei, nel chiedere al Segretario di Stato di «*poter fare esperienza sopra qualche galera*», fa presente che il precitato Barbavara si era «*prontamente offerto di venire*» con lui «*a Livorno, a travagliare*[4] *quanto sia possibile*».

Il Galilei sembra preoccuparsi di rendere più agevole possibile l'uso della sua invenzione, per l'epoca chiaramente rivoluzionaria e abbastanza complicata, evitando «*tutte le difficoltà e riducendo il suo uso proporzionato alle capacità di questi marinari*»

In effetti, con questa frase, lo scienziato non sembra dimostrare molta fiducia nelle capacità dei marinai di allora di fare un corretto uso dello strumento, e nella loro voglia di apprenderne l'uso, cosicché scrive al Picchiena: «*purché questi che hanno a*

maneggiare vogliano applicarsi per otto o dieci giorni alla disciplina e pratica che io darò loro; nel che è necessario che quelli che hanno l'autorità li comandino, perché è servizio di tanto momento, che maggiore non si può desiderare».

Da qui si rileva che il Galilei teneva tanto all'applicazione della sua invenzione alla navigazione mercantile ed al *corseggiare*[5] della marina Granducale al punto di essere disposto a tenere un vero e proprio corso teorico-pratico ai marinai.

Purtroppo non è dato sapere, dai documenti sopracitati né da altra documentazione successiva, se il Granduca e la sua marina adottassero lo strumento offerto dal Galilei, il cui uso poteva portare benefici enormi, sia sotto il profilo mercantile che bellico, sol che si pensi quale influenza poteva avere, all'epoca, la possibilità di avvistare con notevole anticipo, nei traffici mercantili, le navi corsare in agguato sulle rotte di detti traffici; avvistare eventuali relitti o navi in difficoltà, ostacoli o rocce pericolose per la navigazione, come scogli affioranti, secche o quantomeno le luci dei fanali che ne segnalavano la presenza in porto.

Nella marina da guerra, la possibilità di approntarsi, prima degli altri, all'attacco o alla difesa poteva essere determinante, anche per la predisposizione delle manovre che, a quei tempi, con la propulsione a vela, a remi o combinata, erano piuttosto complicate o comunque lente.

Del resto - come scrive lo stesso Galilei - l'importanza di decidere se affrontare o no lo scontro con il

nemico, di conoscere prima la sua «*quantità, numero e forze*», non può essere disconosciuta in una epoca storica nella quale molto, se non tutto, era lasciato al caso o alla improvvisazione dell'ultimo momento.[6]

NOTE

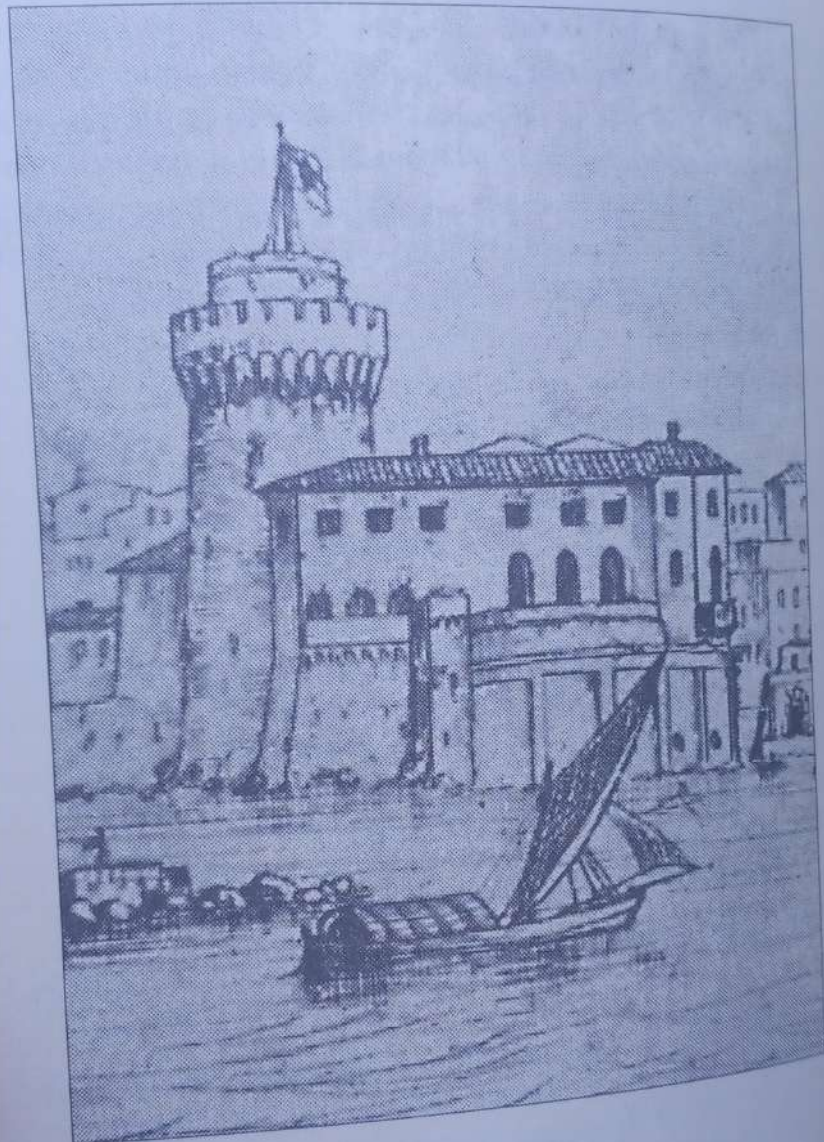
[1] Sembra che il Galilei, avuto sentore che certi occhialai fiamminghi avevano studiato la possibilità di costruire uno strumento atto a ingrandire le immagini anche a grande distanza, e ne avevano costruito un prototipo, solo in base alle vaghe notizie ricevute al riguardo costruì un primo cannocchiale e poi altri, che rivolse subito al cielo facendo le ben note scoperte. Il cosiddetto cannocchiale di Galilei aveva l'oculare ad una lente divergente mentre quella dell'obiettivò era convergente cosicché l'immagine appariva diritta.

[2] L'episodio riferito al Segretario di Stato dal Galilei è confermato in un'altra lettera dello scienziato al Conte Orso d'Elci e datata Firenze, giugno 1617, nella quale Galilei riferisce del suo viaggio a Livorno e dei suoi colloqui con «*il signor ammiraglio ed alcuni capitani di galere*» sopra «*la utilità grandissima*» che l'uso del cannocchiale a bordo «*apporterebbe al corseggiare delle nostre galere*».

[3] «*Calcese*» o «*Coffa*», cima dell'albero dove salgono i marinai per osservare.

[4] Espressione spagnolesca da «*trabacar*», lavorare. Doveva trattarsi di un maestro d'ascia e cioè un tecnico delle costruzioni navali in legno, capace di fornire a Galilei una assistenza specialistica nel costruire supporti particolari per il cannocchiale.

[5] «*Corseggiare, andare in corsa*», cioè esercitare la professione di corsaro. Significa anche come nel caso di specie: «*Andare e tornare per le terre, rivaggi e provincie del nemico) per dargli guasto o molestia*». Vedi: GUGLIELMOTTI, *Vocabolario marino e militare*, Mursia, pag. 264, col. 527.

[6] Si pensi alla disparità di forze nel famoso scontro della Meloria tra Pisani e Genovesi nel 1284. I primi avevano 66 galere e i Genovesi ben 144. Se i Pisani avessero potuto avere il cannocchiale, avrebbero, molto probabilmente, avvistato la flotta genovese con un certo anticipo, così da potersi sottrarre in tempo ad uno scontro impari, o comunque cercare di affrontare lo stesso con una disposizione tattica più efficiente di quella attuata invece malamente, in considerazione della sorpresa posta in essere dai nemici arrivati, all'improvviso, davanti al Porto Pisano.

Forzati, schiavi e galeotti del Bagno di Livorno

Anche il Granducato di Toscana usava per la propria marina, militare o mercantile che fosse, nonché per le proprie navi da còrsa, mettere ai *banchi* delle galere schiavi barbareschi, forzati e delinquenti comuni. Il Bagno - così chiamato - dei galeotti[1] si trovava nei pressi del palazzo della attuale Questura dove ancor oggi alcuni spezzoni delle grosse mura del tristo edificio affiorano dal terreno e nel bel mezzo di un'aiuola.[2] Il Bagno era una specie di prigione di transito nella quale venivano custoditi schiavi e galeotti[3] allorché gli stessi, appena incarcerati, attendevano di essere messi ai remi delle galere granducali, o quando le ciurme si avvicendavano, per un necessario anche se certamente insufficiente riposo, tra un imbarco e l'altro.

In una lettera di un tale Alessandro Risaliti, forse Governatore dell'epoca, al Granduca, datata Livorno 26 gennaio 1604[4] sono contenuti alcuni suggerimenti per la migliore organizzazione della custodia e sorveglianza dei prigionieri che rivestono un certo interesse. Da tale lettera si ricavano alcune informazioni su questa istituzione, invero poco edificante per un paese civile e per prìncipi illuminati come erano considerati i Medici.

Per il Risaliti il Capitano del Bagno, Giuseppe Marini, «*dovrebbe tenere le chiavi, fare diligentissi-*

me cerche né Bagni, visitare le muraglie di dentro i Bagni: alla qual cosa assistessino gli aguzzini[5] *delle galere e mozzi: e questo si facesse ogni giorno una volta*».

Il problema della sorveglianza del portone del Bagno doveva essere piuttosto grave in considerazione del fatto che, se un uomo in catena fuggiva, il valore dello stesso doveva essere ripagato al Granduca dal Capitano del Bagno e «*per questo il Capitano* - scrive il Risaliti - *convenga che tenga uno alla porta a sua satisfazione*».

In effetti il principio del pagamento del galeotto fuggito vigeva anche alla «*fabbrica*[6] - dove - *se fuggiva un uomo in catena per mancamento di ferramenta, l'auzzino di quella galera sarà quello che deve pagare: ma negli altri casi tocca ai marinai che li guardano*».

Il controllo e le registrazioni sulla entrata e uscita della ciurma era effettuato da uno scrivano, «*anche esso uomo di catena, che teneva conto per scrittura delle ciurme che entravano ed uscivano*».

Dalla lettera si ricava anche che il vice Ammiraglio capitano della flotta Granducale ed altri ufficiali potevano tenere al proprio servizio, in qualità di domestici, i galeotti, ma diventavano debitori verso lo Stato del loro valore, in caso di fuga dei medesimi.

Riferisce il Risaliti che spettava al Capitano del Bagno di inviare i galeotti alle fabbriche o al servizio delle Serenissime Altezze, quando era necessario. Il che dimostra che durante i cosiddetti periodi di ripo-

so, lontani dal remo, ai galeotti erano riservati, tanto per non farli impigrire, altri servizi faticosi e gratuiti.

Un'ultima notazione su questo rapporto del Governatore: in caso di rumori sospetti nel Bagno, per avvertire il Corpo di Guardia viene suggerito che «*si tocchi sul terrazzino una nacchera*[7] *non avendo meglio modo di farlo sapere al Corpo di Guardia il quale sarà avvisato da questo contrassegno*».

Come segnale d'allarme per eventuali fughe dal bagno il sistema ci sembra un po' rudimentale!

Da una lettera del Granduca Cosimo III al Duca di Mantova, datata 25 giugno 1675,[8] è dato rilevare che era uso del Granduca concedere le eventuali grazie ai condannati alla pena delle galere, solo quando quest'ultimo si trovava a Livorno: scrive infatti - *nel qual tempo vengono esaminate le cose di quel bagno.*

La lettera contiene l'assicurazione al Duca di Modena, che evidentemente lo aveva raccomandato, di tenere in debito conto il desiderio espresso per la concessione della grazia a tal Giovanni Landino Sarzanese, incappato evidentemente in qualche infortunio per il quale la condanna era costituita dallo incatenamento al remo.

Del resto il destino di questi disgraziati era alla mercé del Granduca, che non solo poteva usarli sulle proprie galere a suo piacimento fino alla morte o alla grazia, ma poteva anche disporne vendendoli a privati o scambiandoli con altri condannati alle galere, come risulta da una specie di atto notarile o attestazione di vendita rogato il 28 luglio 1683 in Livorno[9] da un notaio pubblico, tale Giuseppe de Maffei.

Con questo atto viene venduto uno schiavo tal Mustafà Accometto di Tripoli da Giuseppe Battista Tredici di Livorno a Jacopo di Antonio Bacini di Firenze per la somma concordata di pezzi centotrenta da otto reali.[10] Ma l'aspetto più sconcertante di questo documento non è la vendita dello schiavo in sé ma il fatto che il compratore Jacopo di Antonio Bacini di Firenze era a quell'epoca forzato del Bagno e con l'acquisto dello schiavo tripolino poté sostituire questo a se stesso nella pena della galera (*in suo cambio, per servire alle Galere di Sua Altezza Serenissima, avendo così ottenuto Grazia dalla medesima*).

Evidentemente con tale mezzo si poteva comprare la libertà.

L'interesse economico che tali schiavi e forzati avevano per la marina Granducale, più che per la giustizia, è del resto confermato da un bando del gennaio 1715[11] del Sargente Generale Mario Tornaquinci, Governatore di Livorno, che qui appresso quasi integralmente trascriviamo:

"L'Illustrissimo signor Sargente Generale Mario Tornaquinci, governatore di questa città e porto di Livorno, fa pubblicamente bandire e notificare, come ripetendo da Reale Altezza Sua, che sono molto frequenti le fughe de'suoi schiavi e forzati, per la temerità di molti che ardiscono di sedurli a tener loro di mano; perciò di suo moto proprio, e con la pienezza della sua suprema potestà vuole e comanda, che in avvenire, dopo la pubblicazione del presente bando, qualunque persona, niuna eccettuata ardirà di

sedurne alcuno di detti schiavi della S.A.R., o forzati, tenere di mano, o in qualsivoglia modo cooperare alla fuga de' medesimi, o di alcuno di loro: se si tratterà di schiavi, s'intenda subito incorsa in pena della galera a vita, e se si tratterà di forzati che sieno stati condannati alla galera a vita, o a beneplacito, s'intenda incorsa quella medesima galera a vita, o a beneplacito rispettivamente; ed essendo detti forzati condannati alla galera a tempo, s'intenda incorso chiunque ardisca di sedurli, o in qualsivoglia modo cooperare alla loro fuga, come sopra nella galera per il doppio più del tempo di detti forzati: e tutto oltre l'altre pene, che di ragione stenno imposte contro simili seduttori, ed altri complici della fuga di alcuni di detti schiavi o forzati, comandano di tutto S.A.R., l'inviolabile osservanza".

Che il viaggiare per mare su navi, le cui ciurme erano prelevate dal Bagno, fosse abbastanza pericoloso è chiaramente dimostrato da un altro documento dell'epoca, una memoria alla Segreteria di Stato del Granduca del 5 febbraio 1784[12] presentata dai proprietari del carico di una nave mercantile nella quale si racconta che: *partì da Livorno nel dì 5 febbraio 1784 la nave «Granduchessa di Toscana», capitano Giuseppe Balckett Inglese, per Londra, con un rispettabile carico di diverse mercanzie, del valore di più di duecento sessanta mila pezze, una porzione delle quali spettante a negozianti di Livorno, e altra porzione assicurata in detta Piazza.*

Trovandosi quella mane la mattina del dì 21 di detto mese verso la Corsica, alcuni pochi marinai

schiavoni si ammutinarono, ammazzando il piloto, e timoniere, ed alcuni altri marinari, che erano sopra la coperta, furono feriti anch'essi. Indi s'impadronirono della camera del capitano, che ferirono, unitamente ad alcune persone dell'equipaggio, e passeggeri. Il capitano e un passeggero si buttarono in mare, e poterono salvarsi in Corsica; ove poco dopo la lancia di quella nave, e alcune persone dell'equipaggio ferite ebbero la fortuna di salvarsi.

I marinari schiavoni rimasero padroni della nave, e continuarono il loro viaggio 1 verso il Levante, avendo conservato a bordo la moglie del capitano e due passeggeri.

Quello che meraviglia è la profonda sensibilità dei proprietari del carico della nave i quali «*umiliano le loro preci a S.A.R., il Serenissimo Granduca di Toscana, acciò si degni di interporre la sua veloce mediazione presso la real Corte di Napoli, e dalla medesima sia spedita qualche legno in guerra verso il faro di Messina in traccia di quella nave per recuperare le proprie mercanzie*», senza preoccuparsi minimamente della sorte degli ostaggi.

La nave, comunque, rintracciata nel porto di Chieri, venne recuperata dopo uno scontro a fuoco e gli schiavoni furono incarcerati. Con una lettera datata 30 aprile 1784 il Governatore di Livorno Montauti scriveva al Consigliere di Stato Serratti in Firenze che il Residente inglese a Venezia aveva informato il Console inglese a Livorno Udny, per la tranquillità di tutti, che gli schiavi ammutinati erano stati regolarmente e immediatamente giustiziati.

NOTE

[1] *Bagno dei Galeotti:* quel luogo rinserrato, dove quando è in terra alloggia la ciurma. Vedi DIZIONARI0 ENCICLOPEDICO TRECCANI: *Il nome bagno deriva proprio da quello di Livorno nel quale si tenevano rinserrati gli Schiavi turchi, cosiddetto anche perché in parte situato sotto il livello del mare.*

[2] Esisteva sui ruderi una iscrizione a ricordo della esistenza in loco dell'edificio del Bagno, oggi purtroppo scomparsa.

[3] *Galeotto:* condannato ai remi della galera (o galea). Forzato.

[4] Firenze, Archivio di Stato, varie notizie e ricordi di Livorno, n. verde 1829.

[5] Auzzino-aguzzino: *Colui che ha in custodia gli schiavi cioè quel basso ufficiale delle galere, che aveva il carico immediato di guardar la ciurma e farle eseguire i lavori. Ogni galera aveva l'aguzzino e l'ajutante. Suo posto in corsia. Suoi arnesi: la mazzetta, l'incudine, le zeppe, le branche, le maniglie, le catene, le chiavi, il tappo, il cerchio, il cordino. Sue armi: nerbo, squarcina e pistola. Le usava in tre tempi, dopo il previo avviso: prima una nerbata, poi una sciabolata, e finalmente due palle in testa. Aveva a che fare con gente disperata Così li teneva in rispetto, così li punzecchiava e aguzzava lor voglie restie alla fatica.*

[6] *Fabbrica:* parlando di galere era il luogo di loro costruzione. Cantiere.

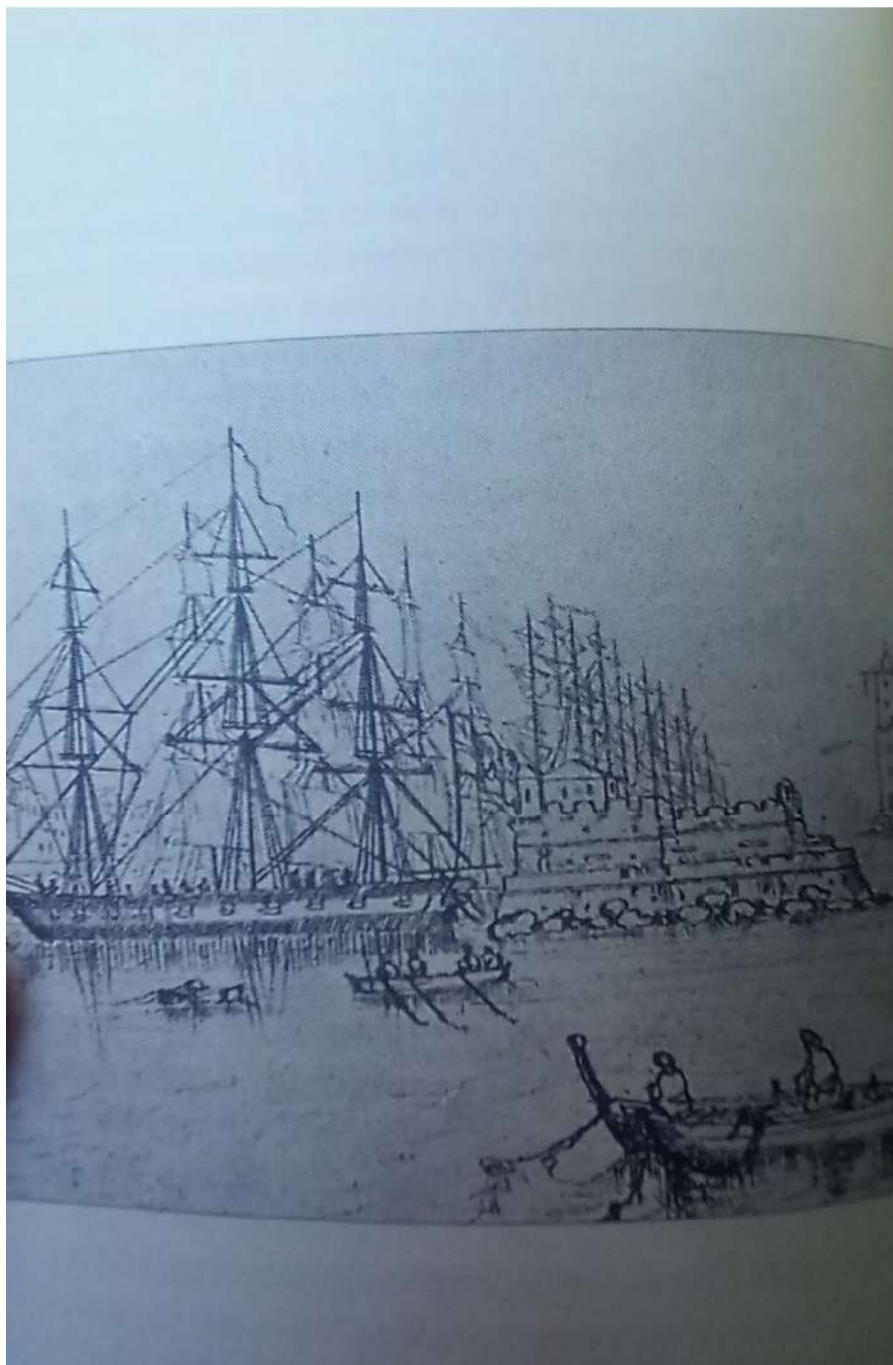
[7] *Nacchera:* potrebbe essere inteso nel senso di tamburo o strumento per battere le ore.

[8] Archivio di Stato, filza 307 dell'Archivio delle Stinche.

[9] Archivio di Stato di Firenze, Principi d'Altezza, filza 1060, n. 809.

[10] *Reali:* moneta dell'epoca.

[11] Livorno, Lettera attinente al Governo civile e militare n. 2237.

[12] Segreteria di Stato, Protocollo 11, B.N. 66.

Incendio di «polacca» francese nel porto di Livorno da parte del popolo in tumulto

Ricavo da un inedito fornitomi da un caro amico, il dottor *Alberto Franco*[1], inedito a mio parere meritevole di pubblicazione considerato l'interesse che hanno le notizie in esso contenute per la storia di Livorno e della «nazione» ebraica», una lettera scritta da un certo *Ibrahim Pascià* di Algeri al Granduca di Toscana, al Governatore di Livorno e al Console di Francia, relativa ad un avvenimento particolare concernente l'incendio appiccato dalla popolazione ad una «polacca» francese[2] carica di lane e merci varie destinate nel nostro porto ai mercanti Franco.[3] La lettera in questione, che trascrivo accorciata di tutte le invocazioni che precedono la petizione vera e propria che ne costituisce il contenuto, in un italiano sommario e zeppo di errori, recita testualmente:

"Vi mando la presente lettera amichevole e desidero il vostro ben stare, e nel istesso tempo vi bramo molti anni Vi dico come saprete in questa parte fu caricata una Pollacca Francese con lane in gruppi e altre merci, dette mercanzie erano d'un mio suddito quali mandò a Livorno per esitare e sopra esse farvi qualche utile, e veniva raccomandata a un mercante di nome Franco, dopo l'arrivo di detto Pollacca morì lo Scrivano morì con la peste e anno preteso che sia bruciato il bastimento con la mercanzia. Il detto

Franco ha chiesto loro che li dessero libertà di tornare in Argeri, e ottenuto l'ordine da chi comanda, mentre che stava preparandosi la spedizione per rispedire detto bastimento, con tutto quello che vi era dentro, ancor qui abbiamo sentito dal nostro servo proposto delle mercanzie la ingiuria fatta da Paesani di Livorno, cioè bruciare il bastimento, con tutto quello che aveva, onde secondo la giustizia devono pagare quel danno seguito ed anche io vi supplico; suppongo che nel bastimento vi era il male et ebbero paura del medesimo, e diedero parola, con licenza al mercante Franco che la Pollacca sia lecito farla ritornare in Argeri, doppo, senza sua consaputa, si posero ad abbruciare detta Pollacca. Su questo motivo devono pagare in tutte le forme il danno; vi avvertisco per l'amor mio, che non trascuriate di risarcire questo danno e sarò molto obbligato. Ns di Sciabam 1154, Stilo Recamed nella Custode di Argeri di Ponente. "

Il fatto può essere riassunto sommariamente come segue: la «polacca» francese trasportava lane - e merci varie dei Franco di Livorno che le avevano acquistate, anzi direi meglio, ordinate ad un mercante di Algeri. Considerato infatti che la richiesta di danni veniva avanzata da quest'ultimo, la proprietà delle merci non doveva ancora essere passata al ricevitore che, evidentemente, l'avrebbe pagata al ricevimento.[4] Sulla nave, mentre si trovava nel porto in attesa di scaricare, era morto «lo scrivano» in quanto affetto da peste, cosicché le Autorità del luogo sembra avessero deciso che la nave ed il suo carico

fossero bruciate. (*anno preteso che sia bruciato il bastimento con la mercanzia*). Di fronte a tale drastica ed in fondo abbastanza iniqua decisione i Franco avevano chiesto ed ottenuto dalle Autorità marittima o dal Governatore di poter lasciar ripartire la nave per Algeri per riportare le merci ai proprietari che le avevano spedite, ma una specie di sommossa o meglio di tumulto popolare, aveva causato l'incendio della nave, con la conseguente distruzione della stessa e delle sue merci.

Evidentemente la popolazione di Livorno aveva temuto che la nave o le merci da essa trasportate avrebbero potuto ritornare, magari sotto mentite spoglie, riportando la peste a Livorno ed avevano deciso di farsi giustizia da sé.

Nella lettera alle Autorità Granducali ed al Console alla bandiera del quale la «polacca» apparteneva l'Ibrahim Pascià richiedeva i danni per la perdita delle merci, mentre analoga richiesta veniva avanzata dal Capitano Marquet, proprietario della «polacca», e dai Franco che evidentemente intendevano favorire il proprio contraente algerino.

A tal fine i Franco di Livorno ottennero dai propri fratelli residenti a Londra un documento, nella specie un atto notorio, nel quale si dava conto di due precedenti, analoghi al caso di Livorno, ancorché non identici, nei quali si era verificato il risarcimento del danno provocato dall'incendio di due navi ordinato dal Governatore inglese per sospetto e timore di epidemie.[5]

I casi possono ritenersi analoghi e non identici

perché a Livorno l'Autorità aveva receduto dalla sua decisione di bruciare la nave, consentendone il ritorno ad Algeri, e la nave era stata incendiata dal popolo in tumulto; a Londra le navi erano state bruciate a seguito di regolari ordini dell'Autorità, ordini che evidentemente prevedevano esplicitamente, o implicitamente, per applicazione di legge, il risarcimento dei danneggiati dei danni causati dall'ordine stesso.

Non risulta dal carteggio in questione se le merci e la nave fossero in qualche modo assicurate, e poiché purtroppo detto carteggio concernente l'avvenimento non riferisce sull'esito finale della lite giudiziaria instaurata dalle parti danneggiate per ottenere il risarcimento dei danni,[6] ci permettiamo di formulare delle ipotesi su come la vertenza possa essersi conclusa, adoperando norme di diritto marittimo attuali e prassi contrattualistiche assicurative, tuttora vigenti, ma risalenti ad epoche precedenti il periodo nel quale ebbe a verificarsi l'avvenimento in questione.

In effetti, nel caso di Livorno della polacca francese, se questa ed il suo carico fossero stati assicurati, con la normale copertura dei rischi della navigazione, il risarcimento dei danni non avrebbe potuto essere conseguito sotto il profilo assicurativo, in quanto le polizze assicurative escludono «gli atti del Principe» e le sommosse e i tumulti.[7]

Non è da escludere però che nella vertenza giudiziaria soprariferita, della quale purtroppo - si è già detto - non si conosce l'esito finale, il Tribunale adito abbia riconosciuto una specie di responsabilità oggettiva dello Stato nel quale la nave si trovava per

non aver attuato, dopo aver consentito la partenza della stessa, tutte le misure idonee ad evitare che la popolazione la incendiasse, violando e ponendo nel nulla l'ordine dell'Autorità medesima.

I precedenti inglesi potranno avere avuto una certa, anche se non determinante, influenza sull'esito della vertenza, anche se non è dato sapere se la legge inglese o l'ordine di incendiare le navi contenessero esplicite previsioni di consequenziali risarcimenti.

Certo è che la vicenda dimostra ancora una volta, ammesso che ce ne fosse stato bisogno, a quali rischi, in epoca in fondo a noi non troppo lontana, erano esposti i traffici marittimi internazionali e la vendita e le contrattazioni mercantili, e di quale coraggio dovevano essere muniti imprenditori e mercanti per poter svolgere le loro attività al di fuori dei ristretti confini della città o del contado.

NOTE

[1] L'inedito del FRANCO A. si intitola *"Notizie sparse sulla famiglia Franco a Livorno e a Londra nei secoli XVIII e XIX."*

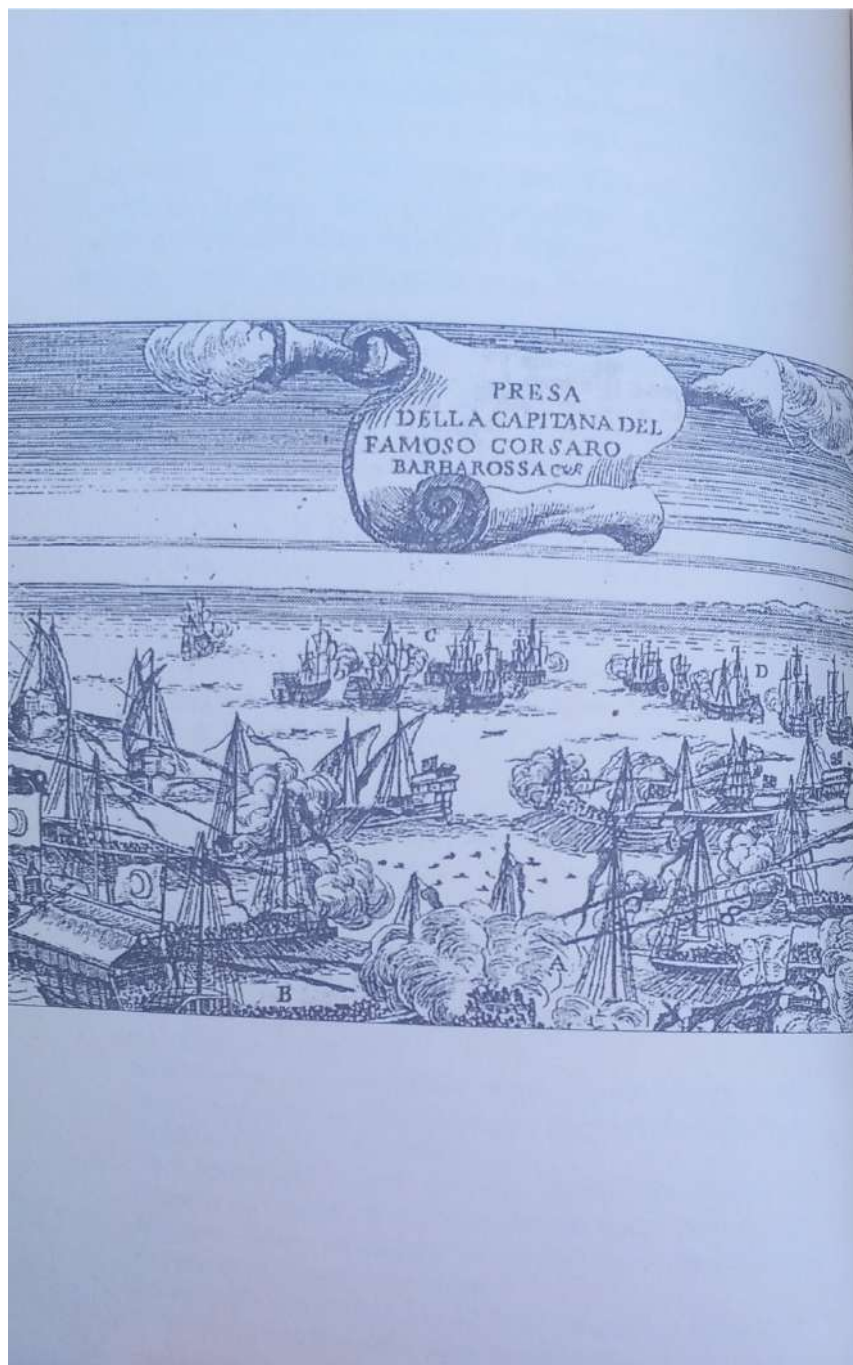
[2] «Polacca», "specie di bastimento da traffico, alberato come la nave; ma a pioppo, e senza gabbie: tre alberi verticali e il bompresso; portata sino a cinquecento tonnellate con alberi di un sol fusto, e perciò grossi e corti, vele quadre, pennoni da mainarsi in pacco", così GUGLIELMOTTI; *Vocabolario marino e militare*, pag. 664.

[3] Trattasi di famiglia piuttosto nota nel 1700 a Livorno dal nome del quale deriva via di Franco (che evidentemente sta per via dei Franco, tuttora esistente, e nella quale era situata la casa abitata dalla precitata famiglia di mercanti).

[4] Tale forma di vendita connessa al trasporto per nave delle merci è la vendita «contro documenti» (o anche meglio detta C.I.F.-Cost Insurance and Freight), con la quale il venditore trasmette al compratore tutti i documenti della vendita (fattura, fattura nolo e assicurazione e polizza di carico) e quest'ultimo, pagati i documenti presso la Banca, si legittima alla consegna delle merci.

[5] Recita testualmente al riguardo il citato atto notorio:
"il Sig. Turner segretario assistente a detta dogana quale persona ben nota e degna di tutto credito, affermò a me notaio che il giorno del 18 agosto dell'anno 1721 due navi mercantili con i loro rispettivi carichi, uno chiamato «Il mercante di Bristol» e l'altro «Il mercante di Turchia», che erano di fresco l'una e l'altra arrivate in questo fiume, ossia riviera di Tamigi, dalla Turchia, furono per ordine del Governo abbruciate presso Strandgate Creek vicino all'imboccatura di questa riviera Tamigi per la preservazione dei sudditi di S.M. contro le infezioni.
E io il detto notaro di più certifico che da un certo atto di parlamento fatto e passato nel settimo anno del Regno della defunta M.S., la somma di ventitremila novecento e trentacinque lire sterline fu concessa dal parlamento da essere applicati alla soddisfazione dei sigg.ri proprietari e noleggiatori delle due navi mercantili che furono abbruciate come dissi di sopra."

[6] Riferisce il FRANCO nell'inedito sopracitato: «*La questione si trascinò per almeno quattro anni perché se ne parla, entro tale periodo, nelle corrispondenze consolari del Da Silva. Nel 9 agosto 1741 i Franco si appellarono a Vienna a Granduca Francesco.*
Nell'ottobre del medesimo anno fanno ricorso alla Magistratura della Reggenza nei confronti dell'ufficio di Sanità del Porto di Livorno.
Una lettera del Conte Lorenzi, incaricato d'affari di Francia a Firenze dice: "non ho speranze per il cap. Marquet. Spero ed auguro di cuore che i tentativi dei Franco avranno qualche effetto".
La vertenza si trascina fino al 1744 "Franco è tornato da Firenze e spera che tutto vada bene" scrive il Da Silva, e in seguito riferisce: "I Franco hanno un procuratore a Firenze: si ha un giudice disinteressato e si spera bene". Il Carteggio continua con notizie sempre sullo stesso tono, poi silenzio su tutto».

[7] In epoca moderna sono stati però elaborati i «war risks» che coprono oltre ai danni seguiti ad atti di guerra anche i precitati «atti del Principe» e per sommosse, tumulti e rivoluzioni, rientrando gli stessi nella più ampia accezione del termine «atto ostile».

Nuova potenza navale si affaccia nel Mediterraneo

In un articolo del Vigo intitolato *I primordi degli Stati Uniti d'America e la Marina Toscana,*[1] sono descritti i rapporti che, appena nata, la giovanissima repubblica d'oltre oceano cercò di stabilire con il Granducato di Toscana, allora sotto i Lorena, per un inizio di quei traffici marittimi e commerciali che dovevano svilupparsi così prepotentemente nei secoli a seguire, specie tramite il nostro scalo, da costituire ancor oggi il fulcro di tutto il sistema dei trasporti che dal nostro porto arrivano e partono, costituendo in percentuale l'interscambio con gli Stati Uniti l'aspetto più rilevante dei traffici commerciali, sia per quanto riguarda le merci imbarcate che quelle sbarcate.

Lo scritto del Vigo, più che altro riporta una serie di lettere scambiate dal Governatore di Livorno all'epoca (siamo negli anni tra il 1783 ed il 1784) Francesco Barbolani Da Montauto ed il Conte degli Alberti, Primo Ministro del Granduca Pietro Leopoldo I.[2]

Le lettere scambiate tra il Governatore e il Primo Ministro riguardano i problemi, oggi si direbbe di «relazioni pubbliche» e di «cerimoniale», insorti relativamente all'apparizione sulla scena mondiale della nuova importante Repubblica, destinata già d'allora ad assumere rilevanza internazionale nei

traffici marittimi e commerciali, per la sua ricchezza di materie prime e di prodotti alimentari e industriali e per la vivacità e l'intraprendenza che fin dai primordi ne caratterizzarono le attività.

L'arrivo delle navi mercantili e da guerra del nuovo Stato dalla bandiera (Padiglione) a stelle e strisce comportava al Governatore di Livorno problemi di procedure di ricevimento delle stesse tant'è che il predetto Governatore scrive testualmente al Primo Ministro Granducale:

"Tutte le regole di probabilità persuadono che in poco tempo si vedrà nel Mediterraneo il Padiglione americano, ed è da desiderarsi che questo Porto di Livorno sia uno dei primi scali verso cui si indirizzi il Commercio Americano".

Da questa premessa il Governatore fa discendere come ovvia conclusione il seguente suggerimento:

"Se Sua Altezza Reale imitando la maggior parte delle potenze di Europa, vorrà ricevere questa bandiera, sono persuaso che vorrà egualmente che sia trattata con tutti quei riguardi con cui soglionsi distinguere le nazioni più favorevoli. "

Da notare che all'epoca del nostro porto «*le nazioni più favorite*» risultavano essere la Repubblica di Venezia, di Olanda e la Religione di Malta (Cavalieri di Malta) mentre a Genova era stato riservato un trattamento inferiore, riproponendosi già da allora rivalità portuali che ancor oggi sopravvivono. Le procedure del ricevimento, ossia il cosiddetto cerimoniale di saluto che imponeva alle navi in arrivo di salutare *con tiri di cannone* lo stendardo regio issato sulla

Fortezza Vecchia, ed a tal saluto, con egual numero di tiri la Fortezza avrebbe risposto e negli onori ai comandanti delle navi, ai quali ovviamente dovevano essere riservati trattamenti migliori che non quelli riservati alle navi genovesi, *a quelle mercantili che portavano il caffè ed ai bastimenti corsari.*

Con il che si ripropone la strana legislazione marittima dell'epoca con la quale «*alle navi da corsa*», era consentito il rifugio nei porti per rifornirsi e per *spalmare* (la carena), anche se a volte venivano tenute nella cosiddetta «*quarantena*».

Autorizzato dal Primo Ministro a ricevere le navi americane con il cerimoniale proposto, parificato a quello riservato alla Repubblica di Olanda, il Governatore di Livorno notificò i provvedimenti presi ai suoi dipendenti, ossia al Comandante del Forte della Bocca, al Comandante della Divisione di Marina, al Governatore di Portoferraio e del Giglio, al Comandante della Fortezza Vecchia e di tutte le Torri del Littorale.

Lo scritto del Vigo conclude riportando uno scambio di lettere sempre tra il Governatore di Livorno ed il Comandante Vincenzo degli Alberti relativo alla estensione degli Stati Uniti d'America dei principi del Porto Franco e delle leggi dei privilegi per i Forestieri che intendevano stabilirsi a Livorno al fine, come scrive il Governatore: *"di procurare d'ottenere l'assoluta libertà di trasportarvi qualunque genere ovunque sia caricato e qualunque sia la provenienza del medesimo, così che dovrà essere libero a Bastimenti Americani come a tutti gli altri traspor-*

tare a Livorno qualunque prodotto o manifattura".[3] Tutte queste trattative e proposte dovevano concretarsi in un vero e proprio trattato di commercio che doveva venire siglato dai rappresentanti della neonata ma potente Repubblica di oltreoceano Giovanni Adams, Beniamino Franklin, Tommaso Jefferson ed il Governo del Granducato di Toscana fornendo al nostro Porto ormai assurto ai fasti della notorietà internazionale, nuovi motivi di crescita e di impulso.[4]

NOTE

[1] VIGO - I Primordi degli Stati Uniti d 'America e la Marina Toscana, Città di Castello, 1904.

[2] Archivio Storico Città di Livorno, Copia Lettere Civili, 1783.

[3] Archivio Storico Città di Livorno, lettera della Segreteria di Stato, 1784.

[4] Allegato alla lettera della Segreteria di Stato, 17 gennaio 1785.

La «Nazione» e il Consolato Olandese nella Livorno Granducale

Una delle caratteristiche peculiari della nostra città è quella di avere avuto una nascita particolare, diversa da tutte le altre della Toscana per lo più risalenti ad epoca etrusco-romana, nascita verificatasi non tanto a seguito di insediamenti demografici progressivi, quanto al volere di un principe, alla progettazione di un architetto ed alla promulgazione di leggi che favorirono gli insediamenti, anche stranieri nella nuova città quasi del tutto spopolata.

Non stiamo qui a ripetere le ragioni, ormai ben note, che dettero alla crescita di Livorno un impulso inarrestabile (impulso che doveva trovare il suo freno definitivo nella Unità d'Italia e nell'abolizione del porto franco), né a ridescrivere le grandi direttrici di tale sviluppo che doveva portare Livorno in pochi decenni da modesto borgo di pescatori ad una grande città, ad emporio commerciale di dimensioni internazionali ed a porto di rilevante importanza per gli scambi commerciali nel bacino del Mediterraneo e di collegamento con i porti del Nord Europa e del Medio Oriente.[1]

Il fatto stesso che a Livorno fossero confluite notevoli correnti di traffici internazionali, il regime fiscale e doganale attuato dai Medici per accelerare lo sviluppo del porto e dei traffici, avevano, a cavallo tra il 1500 e il 1600, causato l'insediamento nella

nostra città di numerosi gruppi etnici diversi, divisi a volte per nazionalità *(nazione)* o per credo religioso *(comunità)*.[2] Nacque così, sia per una esigenza pratica di questi gruppi sia per il clima non solo di tolleranza religiosa ma anche di favore alla impresa privata e commerciale che vigeva nella nuova città per volere del Granduca, il regime delle cosiddette «nazioni». Esso, pur non avendo un vero e proprio riconoscimento pubblico da parte dell'Autorità centrale Fiorentina, costituiva un altro peculiare aspetto dello spontaneo crescere ed organizzarsi del tessuto imprenditoriale e commerciale cittadino, che doveva in breve tempo superare ed annullare quasi l'importanza concomitante di Pisa che, all'inizio, nelle intenzioni del Granduca, avrebbe dovuto fungere da centro di trattazione degli affari e da centro commerciale, mentre a Livorno doveva essere riservata la funzione di centro di smistamento degli scambi.

Lo sviluppo prepotente e inarrestabile di Livorno, nel corso di mezzo secolo, aveva annullato tale programma preordinato dal Granduca, riducendo di fatto l'importanza di Pisa, tant'è che anche sotto il profilo delle rappresentanze consolari delle «nazioni» doveva causare lo spostamento di quest'ultime da Pisa, dove risiedevano ed operavano ormai dal secolo precedente, a Livorno.[3]

L'organizzarsi delle comunità straniere nella città in «nazioni», oltre a trovare un suo fondamento nella particolare necessità di avere un organismo capace di autoregolare con finalità socio-religiose la vita della comunità stessa, aveva anche l'altro scopo di poter

consentire l'elezione di un rappresentante consolare, che costituisse il tramite tra «nazione» e Governo centrale.

L'istituto consolare pertanto nasce a Livorno in concomitanza con il formarsi delle «nazioni» su base privatistica ed elettiva.[4] In effetti il «console» originariamente più che un rappresentante in loco di un legittimo governo estero è un rappresentante della comunità locale costituitasi in nazione, e riceve non tanto dal proprio governo di appartenenza nazionale, bensì dal Governo ospitante,[5] l'approvazione della propria funzione ed una unilaterale consacrazione pubblica.

In epoca successiva[6] il Consolato doveva assumere le caratteristiche odierne, ritornando alla nomina di funzionari statali muniti di credenziali governative del governo nazionale di appartenenza, anche se, nel caso specifico del consolato fiammingo, doveva verificarsi un caso particolare di convivenza nella medesima città di un console di nomina pubblica e di uno di elezione privata. Ma su questo argomento torneremo più avanti.

Ciò premesso passiamo ad esaminare la comunità olandese nel suo complesso, la sua nascita ed il suo sviluppo ed il quasi contemporaneo sorgere a Livorno di una rappresentanza consolare fiammingo-olandese.

Gli insediamenti stranieri nella nostra città si erano verificati in maniera massiccia alla fine del 1500 quando Inglesi, Francesi, Olandesi, Tedeschi, Armeni, Greci, Ebrei, Spagnoli e Portoghesi, aveva-

no raccolto l'invito contenuto nelle Leggi promulgate da Ferdinando I il 17 giugno 1591 ed il 10 giugno 1593, con le quali il Granduca aveva promesso a tutti gli stranieri che avessero voluto stabilirsi a Livorno nella città recentemente fondata e costruita,[7] *«Libertà di traffico di residenza e di culto, protezione dei traffici, un regime doganale favorevole e libertà di esercizio di ogni arte e mestiere»*.

In questo contesto anche gli Olandesi erano affluiti numerosi, costituendo all'inizio una comunità eterogenea della quale facevano parte anche Tedeschi e Svizzeri, evidentemente più per affinità di lingua, di cultura e religione, che per comunanza di interessi economici.

Ed è proprio questa Comunità che nel 1622 decise di consacrare in un atto formale la nascita della nazione Olandese-Alemanna che si dava così, con quell'atto, una sua vera e propria sia pur larvata costituzione, al fine di regolamentare le finalità socio-economiche, culturali e religiose della Comunità stessa.[8] Da notare che uno degli intenti dei Medici, fin dalla nascita dello scalo portuale di Livorno, era stato quello di costituire nello scalo stesso, a fianco dei normali traffici commerciali, anche un punto di appoggio, una sorte di base strategica di sosta e rifornimento, per le navi corsare, specialmente inglesi,[9] e per le attività di corsa dello stesso governo fiorentino.

Fu in questa ottica che anche con gli Olandesi i Medici, come è stato correttamente osservato, tentarono il coinvolgimento degli stessi nei lacci dell'atti-

vità corsara. Ma il tentativo doveva sortire modesto risultato in quanto la Comunità Olandese ed il suo piccolo stato nascente, fin dall'inizio preferì traffici legali, consolidando con essi la sua presenza nella nostra città e nel nuovo scalo.

Dal prezioso codice denominato «Libro Rosso della Congregazione Olandese-Alemanna», il cui originale è custodito negli Archivi del Consolato Tedesco a Livorno, si possono ricavare notizie utili non solo sulla nascita ma anche sulla vita della Comunità, sui membri che la componevano e sulle finalità socio-economiche e religioso-culturali che la Comunità o nazione si era data all'atto della sua formale costituzione.

Così come è dato ricavare che a seguito dello scoppio delle ostilità tra la Gran Bretagna e gli Stati Uniti d'Olanda,[10] la componente tedesca rappresentata dai maggiorenti amburghesi decideva, con atto pubblico datato 11 gennaio 1781, di volersi dissociare dalla Comunità Olandese e di volersi costituire in corpo separato così da poter esercitare i diritti elettivi della rappresentanza consolare per la sola nazione alemanna.

Questa separazione dal punto di vista consolare non coinvolse la Congregazione nel suo insieme, la cui unità fu mantenuta dopo una lunga controversia giudiziaria che aveva investito problemi di appartenenza dei beni della Comunità.

Il *«Libro Rosso»* contiene, come ivi leggesi: *«capitoli di costituzioni delle nationi fiamminghe et alemanne che risiedono et risiederanno per la veni-*

re nella presente città di Livorno».

Retta da un Governatore la cui carica aveva durata annuale, la nazione era amministrata da un camarlingo che aveva compiti di tesoriere e cioè il compito di riscuotere i contributi dei membri della stessa e di destinare le somme per il conseguimento delle finalità della istituzione.

Queste consistevano nella costituzione di una cappella nella Chiesa della Madonna, l'assistenza a qualsiasi connazionale che avesse bisogno di cure mediche e di essere rimpatriato dopo tali cure, l'assistenza ai carcerati, la difesa dei membri della comunità nelle cause giudiziarie e la predisposizione delle cauzioni necessarie per la liberazione degli arrestati.[11]

Una delle spese più rilevanti alla quale ogni anno la comunità doveva provvedere erano quelle relative alla festa di S.Andrea, Santo patrono dell'Olanda, costituite per lo più dal costo delle luminarie, dalle salve dei cannoni, dalla distribuzione di doti alle ragazze meno abbienti.

Oltre alle contribuzioni personali dei membri della Comunità, la cassa veniva alimentata con alcune tariffe addizionali su normali tariffe dal traffico marittimo e sugli scambi commerciali afferenti le navi olandesi ed alemanne in transito nel porto di Livorno.[12] Queste consistevano per lo più in una addizionale dell'uno per mille su tutti i contratti di vendita di merci olandesi e tedesche e sul computo dei noli delle navi battenti bandiera di dette nazioni.

Particolari finalità, specifiche del campo marittimo, venivano raggiunte dalla Nazione, che con que-

sti fondi provvedeva anche a fornire contributi ed elargizioni ai marinai che avessero patito naufragio o ai forzati del remo usciti di schiavitù.

Nel dicembre del 1669 la Nazione, attraverso la propria assemblea, decideva inoltre l'acquisto di un terreno`da destinare a cimitero, cimitero che trovasi tuttora nella nostra città,[13] sul muro del quale leggesi la seguente iscrizione:

LA NAZIONE OLANDESE-ALEMANNA ERESSE

Come abbiamo detto, allo sviluppo e all'organizzarsi delle Comunità straniere in nazioni verificatosi a Livorno sul finire del 1500, aveva corrisposto il nascere e lo svilupparsi dell'attività consolare privata, che nella nostra città aveva costituito quasi una conseguenza logica e necessaria della nascita delle nazioni stesse, sia che fossero l'olandese, la francese, l'inglese, la greca o l'armena.

Nel caso specifico del Consolato Olandese, (a parte l'episodio abbastanza singolare della coesistenza per un certo periodo di un Console eletto dai membri della nazione olandese a Livorno e di uno di investitura pubblica statale, già menzionato)[14] anch'esso doveva subire, proprio in quest'epoca di sviluppo dello scalo labronico quelle modificazioni che in presenza di un crescente prevalere di ragioni politiche, sulle esigenze meramente socioeconomiche delle comunità esistenti agli albori della loro costituzione, avevano indotto i sistemi giuridici statuali a passare da una magistratura consolare elettiva e privata ad una pubblica e di nomina statale nella

forma e funzioni che la stessa ha tuttora ai giorni nostri.

Del resto di rilevante importanza sotto il profilo politico è il patto stipulato tra i consoli di dette nazioni nel 1692, accordo che aveva costituito la base sulla quale più tardi, nel 1718, con il trattato di Londra, la dichiarazione di neutralità di Livorno, contenuta in tale accordo, veniva consacrata internazionalmente ed il porto riconosciuto come porto franco dalla Comunità internazionale.

Un completo ed accurato studio[15] fornisce i dati necessari per ricostruire la storia del Consolato olandese a Livorno all'atto del suo insediamento e nel breve lasso di tempo che va dal 1596 al 1622, data della nascita formale della Nazione Olandese nella nostra città, ed è proprio a questo studio che ricorriamo, trascrivendone uno dei passi salienti dal quale è facile ricavare quali erano, all'epoca, le notevoli differenziazioni che distinguevano, dal punto di vista dei compiti istituzionali il «consul electus» dal «consul missus».[16]

«Il console fiammingo Matteo Bonadé, (consul electus), e privo di qualsiasi credenziale che non sia la libera scelta dei mercanti delle nazioni per i quali esercitava il consolato. Era infatti sufficiente che un numero limitato di cittadini di una stessa nazione si recasse presso un pubblico notaio per far rogare l'atto di elezione, perché questa, una volta nota e accetta al Principe divenisse operante senza che fosse necessario alcun riconoscimento da parte del governo della madre patria. I compiti di questo Console

sono legati unicamente allo svolgimento di pratiche amministrative e commerciali; di solito è persona pratica del diritto della madre patria e conosce altrettanto bene quello locale, quindi è in grado di sciogliere i dubbi in materia e di portare a rapida soluzione eventuali liti e vertenze; è il necessario punto di appoggio per chi abbia da compiere qualsiasi operazione di carattere commerciale, carico e scarico delle merci senza indugi burocratici, essendo egli in condizioni di fornire consigli precisi circa le soluzioni più vantaggiose per la risoluzione degli affari, data la profonda conoscenza della piazza sulla quale opera. E', in altre parole, il fiduciario della nazione mercantile che lo ha eletto e, se perde questa fiducia, perde anche la possibilità di mantenere l'esercizio delle sue funzioni.

Il console, Johan Van Dalen (consul missus), da questo punto di vista appare meno esposto al rischio di perdere la sua prerogativa o comunque le rendite ad essa inerenti, giacché nella patente accordatagli si specifica che egli debba ricevere «da ogni vassello che capiterà nel Granducato di Toscana i medesimi diritti che sin hora si sono soliti pagare».

Ma non è soltanto questo aspetto a rendere la sua figura diversa da quella del Bonadé: nella sua investitura ufficiale, nei legami che intrattiene con la madre patria, nel suo dovere di «dar minutamente ragguaglio di tutto quello che li parerà importar... », *è ravvisabile il tentativo di dare un contenuto specifico al consolato, è un cenno verso quella puntualizzazione del console come emanazione statale, quale*

figura pubblica, ciò che avverrà soltanto con la nuova fioritura dell'istituto consolare nei secoli XIX e XX».

Da notare che appunto nel 1622, con la improvvisa partenza da Livorno del console Van Dalen, partenza della quale le ragioni sono rimaste sconosciute, il console olandese doveva ricuperare a Livorno definitivamente la sua unicità, sia sotto il profilo soggettivo che sotto quello funzionale.

Ma è proprio nei due secoli successivi che il carattere peculiare del Console della Nazione estera a Livorno, quale rappresentante accreditato presso il Governo Granducale di una comunità straniera autocostituitasi in congregazione con poteri di elettorato attivo nei confronti di tale rappresentante consolare viene, mano a mano, a perdere di rilevanza, allorché l'istituto consolare assunse la sempre maggiore caratterizzazione pubblicistica ed una funzione sempre più spiccatamente diplomatica, funzione che doveva mantenere fino ai giorni nostri.

NOTE

[1] GUARNIERI, *Da Porto Pisano a Livorno Città*, Pisa 1967.

[2] La comunità ebraica, ad esempio, sopravvive ai giorni nostri con un suo Ordinamento interno, le sue istituzioni religiose e culturali ed una sua scuola.

[3] F. DIAZ, *Il Granducato di Toscana. I Medici*, Torino 1976, 289.

[4] BIAGI, *I Consoli delle nazioni a Livorno*, in Atti del Convegno «Livorno e il Mediterraneo nell'età medicea», Livorno 1978, 361.

[5] BIAGI, op. cit. 362.

[6] BIAGI, *Note sulla istituzione consolare, l'insediamento del Console della nazione fiamminga a Livorno*, in «Studi Storici e Geografici», I, 1977, 12.

[7] Sulla costituzione delle nazioni a Livorno vedi: CASTIGNOLI, *Livorno progetto e storia di una città tra il 1500 ed il 1600*, Pisa, 231.

[8] CASTIGNOLI, *Il Libro Rosso della Comunità Olandese-Alemanna a Livorno* (1622-1718), Livorno, 1979, 170.

[9] CASTIGNOLI, *Livorno progetto e storia*, op. cit. 231; Idem, *Aspetti istituzionali della nazione Inglese a Livorno*, in Atti del Convegno «Gli inglesi a Livorno e all'isola d'Elba», Livorno, 1980, 102.

[10] CASTIGNOLI, *Il libro rosso*, op. cit. 170.

[11] CASTIGNOLI, idem, p. 171.

[12] P.L. D'ASBURGO-LORENA, *Relazione sul Governo della Toscana*, Firenze 1969, 1974, I, 39, il quale rileva che dal 1760 al 1785 le navi di bandiera olandese che avevano scalato Livorno ammontavano a 1.170.

[13] Il cimitero, che si trova in via M. Mastacchi, come molti dei luoghi di rilevanza storico-culturale della nostra città è in stato di completo abbandono. Un altro monumento che si ricollega alla nazione Olandese è la «Chiesa degli Olandesi», posta sugli scali omonimi, anch'essa in completo abbandono e chiusa da tempo.

[14] BIAGI, *Note sulla istituzione*, op. cit. 16.

[15] idem, op. cit. 9.

[16] idem, op. cit. 17.

INDICE

Fotocomposizione:
Studio grafico
NUOVA FORTEZZA
tel. 0586/424784

Finito di stampare
nel mese di dicembre 1996
da Studiolito s.n.c.
Città di Castello (PG)
per conto della
Editrice Nuova Fortezza

Periodico bisettimanale "Nuova Fortezza" n. 19 del 05/12/96 96. Reg. Trib. di Livorno n. 393 del 16.11.83. Dir. resp. Corrado Nocerino. Dir. e amm.ne via Pannocchia 17 - 57124 Livorno - telefax 0586/424784.

Queste brevi storie, ricavate dall'esame di documenti di archivio e da scritti di vari Autori, dovrebbero fornire al lettore la descrizione di quelli che furono alcuni aspetti particolari della vita del nostro porto e della nostra città in epoca Repubblicana e Granducale. Ciò dovrebbe consentire al lettore di farsi un quadro abbastanza pittoresco del modo di vivere, commerciare, andare per mare di quei tempi e dei rischi che viaggiatori e merci correvano, nonché dei personaggi che allora animavano la vita della città e del porto.

Spero che queste "storielle", poste in un ordine più cronologico che logico, possano comunque interessare e, perché no, divertire il lettore di questa nostra Livorno che, a mio avviso, ha sempre più bisogno di riscoprire le proprie radici.